Небо моей молодости

Борис Александрович Смирнов

SHOUT
SHARE
IT

- Смирнов Борис Александрович

Смирнов Борис Александрович
Небо моей молодости

Смирнов Борис Александрович
Небо моей молодости

Аннотация издательства: Тревожное небо Испании, мертвая пустыня Гоби, бескрайние просторы русских равнин пролегли в судьбе автора этой книги огненными маршрутами. И все-таки не воздушные бои, не схватки на смерть с коварным противником главное в ней. Книга эта, скорей, размышления военного летчика о времени и о себе, о людях трудной и неоднозначной эпохи, которой он служил верой и правдой. Книга привлечет внимание широкого круга читателей.

Биографическая справка: СМИРНОВ Борис Александрович, родился 18.10.1910 в г. Самара (Куйбышев) в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1932. Окончил 7 классов. Работал грузчиком в порту, затем рабочим на лесопильном заводе. В Советской Армии с 1930. В 1933 окончил Сталинградскую военно-авиационную школу лётчиков. Участник национально-революционной войны испанского народа 1936-39. Участник боев на реке Халхин-Гол в 1939. Инспектор по технике пилотирования 70-го авиационного полка (1-я армейская группа), майор. В воздушных боях с противником проявил высокую выучку, мужество и героизм. Звание Героя Советского Союза присвоено 17.11.39. На фронтах Великой Отечественной войны с 1943, был командиром истребительной авиационной дивизии. С 1946 генерал-майор авиации в запасе. Жил в Москве. Награжден 2 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2 степени, Кутузова 2 степени, Богдана Хмельницкого 2 степени, Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями, иностранными орденами. Умер 17.5.1984. (Герои Советского Союза. Краткий биографический справочник. Том 2.) \ \\ Андрианов П.М.

С о д е р ж а н и е

Испания в огне
В небе над Халхин-Голом
Из огня да в полымя

Испания в огне

Когда человеку двадцать с небольшим, ему трудно держать в узде свое воображение. Да и стоит ли? В двадцать лет мы мечтали об Испании, о тяжелой, но благородной судьбе защитников республики, об Интернациональной бригаде, о неведомых и

заманчивых путях отдельных счастливчиков, которым удалось-таки встать в ряды бойцов республиканской армии.

Испания! Мы смутно представляли себе ее людей, их нравы и обычаи. Но зато мы твердо знали главное: там, далеко за Пиренеями, идет сейчас жаркая схватка свободолюбивого народа с фашизмом. Мы, советские люди, разгадали сущность фашизма еще в то время, когда Гитлер витийствовал в мюнхенских пивных. С болью и тревогой за народ Германии мы следили за тем, как разрастался фашизм, распространяясь, словно злокачественная опухоль, по всей немецкой земле. Мы услышали гром солдатских сапог, готовых наступить на горло народам, раньше, чем над Берлином вспыхнуло зарево подожженного рейхстага, раньше, чем на площадях немецких городов запылали костры из книг, раньше, чем тысячи коммунистов - подлинных патриотов Германии - были брошены в гестаповские казематы. И когда фашизм пришел к власти, мы поняли, что он не удовлетворится только

Германией, как прежде он не удовлетворился одной Италией. Мы знали, что фашизм - это война.

И вот первым из нас, летчиков одной из строевых частей, отваживается перейти от мечтаний к делу Саша Минаев. Он посылает письмо в испанское посольство. Хотя мы и не знаем, есть ли в Москве такое посольство. Попытка оказывается неудачной, видимо, письмо не нашло своего адресата...

Но неудача Минаева не обескураживает нас, мы вновь обращаемся к различным организациям, лицам. По-разному пишем об одном и том же: наша мечта - стать бойцами Интербригады.

С юга на север наступает весна. В Испании республиканцы одерживают несколько побед. После тяжелой осени 1936 года, когда иной раз казалось, что дни Мадрида сочтены, после кратковременного затишья фронт снова приходит в движение. Воодушевленные первыми успехами, защитники республики вместо "No pasaran!" ("Они не пройдут!") провозглашают "Pasaremos!" ("Мы пройдем!").

А на наши письма все нет и нет ответа.

Но вот перед Первым мая 1937 года мы узнаем, что в Москве гостит испанская делегация. В газетах пишут о ней много. Делегация примет участие в Первомайской демонстрации на Красной площади. Вновь строим планы: может быть, удастся встретиться с испанцами...

И еще одна маленькая надежда: в эти же дни командование нашей авиационной бригады ознакомило летно-технический состав с приказом Наркома обороны. В приказе говорилось о том,

что за последние месяцы на его имя поступает много рапортов, а еще больше писем с просьбой военнослужащих послать их в Испанию.

Мы заметили, что в приказе не было категорического запрета обращаться к наркому по этому вопросу, наоборот, приказ был составлен в разъяснительной форме, и мы даже читали мысленно, скорее угадывали подтекст этого хорошего, добротного документа: "Поймите, дорогие товарищи, сложное это дело, всему свое время!"

- Знаешь, Борис, - говорит мне Минаев, откладывая газету, - весна, что ли, на меня действует, но хорошие у меня предчувствия: сбудутся наши мечты.

...Севастополь. Знакомимся с человеком, который должен устроить нас на испанский пароход. Сам он тоже поплывет до Испании для передачи подарков представителям испанской общественности. Подобные рейсы он уже совершал неоднократно, сопровождая груз, которому нет цены - тонны сливочного масла, печенья, ящики с консервами, теплые вещи, купленные на деньги ленинградских школьников и рыбаков Дальнего Востока, скотоводов Туркмении и горняков Урала. И мы-то знаем: не только подарки он везет, но и оружие, боеприпасы, так необходимые сейчас республиканской Испании.

Спрашиваем у сопровождающего, поплывет ли еще кто-нибудь с нами.

- Человек пять-шесть, не больше, - отвечает он. - Вас трое, еще один летчик, Иванов, тоже только что приехал... Да, впрочем, вот он и сам - видите, вон там, возле мешков...

Неподалеку в картинной позе, облокотившись на мешки, стоит высокий красивый парень, на вид заправский спортсмен. Шляпа лихо сдвинута на затылок. В углу рта папироса. Пиджак нараспашку, галстука, конечно, нет, наверняка лежит засунутый в угол небольшого чемодана, ни разу не завязанный, но уже измятый.

Знакомимся с Ивановым и устраиваем маленький "военный совет". Испанский пароход еще не пришел. Можно было бы обосноваться в городе, в гостинице. Однако решаем остаться в порту. Надежнее - уж здесь-то мы не прозеваем прибытие парохода.

- Можно достать палатку? - спрашиваем сопровождающего.

- Конечно. Они уже есть.

Находим ровную каменистую площадку с несколькими зелеными кустиками. С нее открывается прекрасный вид на море, величавое, щедрое, поблескивающее бесчисленными гребешками волн. Ночью я впервые слышу, как море вздыхает, словно

огромное и доброе живое существо, мучимое бессонницей. Вздыхает кротко, так, чтобы не потревожить сон людской.

А наутро к нам является новый спутник. Запыхавшись, шариком подкатывается к палатке. Первый вопрос: "Здесь летчики?" Никто из нас не может сдержать улыбки. Отвернувшись в сторону, одним уголком рта улыбается Бутрым, и даже Панас застывает на месте от удивления, Я сразу же буду называть в своих воспоминаниях Иванова Панасом, хотя на самом деле он получил это прозвище позднее.

Так вот, улыбаться было отчего. Несмотря на жару, на незнакомце застегнутое на все пуговицы немыслимо клетчатое пальто. Ослепительный канареечный галстук, широченные брюки и шляпа с огромными полями, из-под которых сияет круглое веснушчатое лицо. Ничего не скажешь - убил!

- Волощенко! - простодушно отрекомендовался наш новый знакомый. - Здорово, ребята!

Заметив, что к одному из его чемоданов привязана кокетливая тросточка, мы уже не можем сдержать откровенный хохот.

Волощенко смущен. Как выяснилось потом, бедняга замучил всех, кто подбирал ему штатскую одежду, просил выбрать самую модную, элегантную пару. И вот, пожалуйста, этакий прием!

- А ну вас! - отмахивается он и сердито ставит чемоданы на землю.

- Подожди, подожди, - говорит, подходя к нему, Панас. - А это что за чемодан?

Новый взрыв хохота: Панас держит в руках... патефон.

Да, наш спутник оказался на редкость веселым малым.

Пароход не пришел и на другой день. Надолго ли мы тут застрянем? Сопровождающий пожимает плечами: странно, но пароход, видимо, где-то задержался - это раз; потом учтите, что погрузка займет несколько дней- это два. В общем, с недельку придется просидеть.

- Отдыхайте, загорайте, - говорит он нам.

Пока я хорошо знаю лишь Бутрыма и Минаева. Высокий, костлявый и, как большинство людей такого склада, медлительный, Бутрым выглядит взрослее нас всех. Я думаю, что он может оказаться нашим командиром, и сравниваю его с Сашей Минаевым. Так же, как и Бутрыма, я знаю Минаева давно и так же давно люблю. Мы почти одногодки с ним, но я привык считать его старшим. Спорить с ним трудно: он умеет находить веские, неотразимые доводы; поссориться невозможно: он предельно честен в отношениях с друзьями. Вообще он удивительный человек: за что бы ни брался, все у него выходило ладно, толково

и красиво.

В разговоре кто-то вспомнил об Анатолии Серове. Я о нем слышал не раз, но видел его только однажды, и то мельком. Помню, он с первой минуты произвел на меня большое впечатление: рослый, с широко развернутыми плечами и открытым, энергичным лицом.

Лежа на горячей севастопольской земле, с удовольствием слушаю рассказы о Серове и молча присоединяюсь к общему мнению: хорошо бы и ему разрешили ехать в Испанию вместе с нами.

Майское солнце припекает изрядно, и беседа наша. течет неторопливо. Тихо плещут о берег волны, и так же тихо рассказывает что-то Панас. Я прислушиваюсь: Па-паса ли это голос? Приглушенный, странно печальный...

- Батьку доконали царские жандармы. Мать говорит, веселый был: начнет плясать - хата ходуном ходит. А я ничего не помню. Только помню - борода у него была колючая, он любил щекотать бородой. И брата я потерял старшего - тот махновцам попался в лапы. В братской могиле похоронили. Сейчас там памятник стоит, и на памятнике фамилия: "Иванов".

Я слушаю Панаса, и мне становится ясно, почему этого парня потянуло в Испанию.

Все жарче и жарче печет солнце. Не выдержав зноя, Волощенко уползает в палатку. И сразу же оттуда раздается неунывающий хрип патефона. Море, белые палатки, легкая музыка - да и впрямь не на отдых ли мы приехали? Долго мы тут будем валяться?

- Куда пропал сопровождающий? - говорит Минаев. Никто не может ответить: сопровождающий исчез бесследно, мы даже не заметили, на чем он уехал.

- Неужели мы только сутки живем здесь? - спрашивает Минаев. - Чудно... Кажется, будто уже давным-давно. Во всяком случае, пора сниматься.

И смотрит на бухту. Бухта - это угнетает нас больше всего - пустынна. На приколе стоят два буксирчика, несколько шаланд - и все.

Испания почему-то кажется очень далекой страной. Гораздо более далекой, чем это нам раньше казалось.

Как в сказке - заснули после обеда, а в это время произошло чудо. Просыпаемся - в бухте стоит большой двухтрубный пароход. Видно, только что подошел: по всей бухте волнами морщится вода. На палубе суетятся черноволосые, загорелые матросы. Явственно слышны незнакомые, твердые слова.

- Испанцы, - догадывается кто-то из нас, и, охваченные

внезапной радостью, мы кричим, перебивая друг друга:

- Привет, товарищи!

Нас замечают. Матросы подходят к самому борту и, приветственно подняв сжатые кулаки, отвечают:

- Салуд, камарадас!

Первое знакомство. Пароход подошел так близко, что мы отчетливо различаем лица матросов, видим, что они возбуждены встречей. Не в силах оторваться, смотрим на пароход, пока Минаев не догадывается:

- Им же работать надо. А мы митинг устроили. Кричим друг другу и ничего не понимаем.

Нехотя уходим в палатку. Но нет-нет да кто-нибудь и приоткроет угол полотнища и снова взглянет на пароход, читая по складам его название: "Oldecon". Там уже кипит работа.

Идет погрузка. Раздаются возгласы, которые можно услышать в любом порту мира: "Вира! Майна!" Испанцы умеют работать темпераментно и легко, с каким-то удивительно праздничным подъемом. Мы любуемся ими, и кто-то, кажется Бутрым, не выдерживает:

- Чем глазеть без толку, пошли бы помогли...

Но его прерывает появившийся сопровождающий:

- Я советую вам заняться другим - изучением испанского языка. Пригодится.

Толковое предложение. Мы и сами не раз задумывались над простым вопросом: а как будем разговаривать с испанцами?

Наш маленький лагерь пополнился еще одним человеком. Вместе с сопровождающим прибыл молодой человек, на вид лет двадцати, не больше, одет скромно, опрятно. Сразу видно, что военной формы еще не носил, но, видно, с дисциплиной в ладу, коли не включился в разговор до тех пор, пока его не представил сопровождающий:

- Вот и учитель испанского языка, в Испании будет работать военным переводчиком. Леонид Резников.

Нас эта новость поразила. Совсем молодой парень, а уже знает иностранный язык, да какой - испанский!

Спросонок ничего не могу понять. Невероятный шум, крики, хохот. Вскакиваю с постели - мимо меня пролетает подушка.

- Довольно спать, сони! - кричит здоровенный детина и стаскивает за ноги с постели ничего не соображающего Волощенко.

Протирая глаза, всматриваюсь - Серов! А он, не давая опомниться, уже командует:

- Ну-ка, быстро в море! Утро какое, а они спят!

И заразительно смеется. Удивительный человек этот Серов -

почти никто из нас не знает его, а он врывается к нам, словно мы его старые друзья. И главное - сразу же располагает к себе, так что не остается места ни. для обиды, ни для смущения. Уж на что молчалив Бутрым, но и тот громко смеется и весело расталкивает все еще полусонного Волощенко.

Не одеваясь, в трусах, обступаем Анатолия и забрасываем его вопросами. А ему не стоится на месте. Бурно жестикулируя, рассказывает, как он по дороге в Севастополь все боялся, что мы уже отплыли.

- Ну, так когда же? Когда? - спрашивает он нас.

Мы показываем на пароход: мол, грузится. Серов круто поворачивается, внимательно смотрит на него и покачивает головой:

- Н-да... Ясно. Самый обычный грузовой теплоход. На этом корабле нам долго придется шлепать до берегов Испании. Скорость не больше двенадцати узлов. И то по праздникам.

Утром начинаем второе занятие по изучению испанского языка.

- Вчера мы занимались только три часа, - говорит сопровождающий. - Советую вам наилучшим образом использовать свободное время и отдавать языку каждый день шесть часов.

Панас пробует о чем-то заикнуться, но его обрывает Серов:

- Шесть часов - мало. Восемь часов - нормально. Будем заниматься столько, сколько нужно. Язык-то испанский!

Лицо его становится сосредоточенным. Он достает блокнот, чинит карандаш и выжидающе глядит. Каких-нибудь пять минут назад Толя неугомонно носился в воде, хохотал на всю бухту. Как он быстро и резко изменился!

- Ну что ж, повторим испанский алфавит и произношение отдельных звуков, размеренно говорит переводчик. - Вчера мы узнали, что испанская буква "А" пишется так же, как русская "А", и точно соответствует гласной "а" в нашем языке. Так что здесь никакой разницы нет...

Серов начинает ерзать на месте.

- Извините, - говорит он переводчику, когда тот смотрит в его сторону. Все это - и звуки и грамматику - мы будем повторять днем и ночью. Это я вам обещаю. А сейчас мне хочется, чтобы вы прежде всего научили нас приветствовать испанцев. А то вот он, пароход, люди на нем, наши товарищи, а мы и поздороваться с ними не умеем.

Учитель улыбается:

- Ну что ж, тоже правильно. "Здравствуй, товарищ" по-испански - "салуд, камарада".

Чтобы не ошибиться, Серов повторяет слова по слогам и тут же размашисто русскими буквами записывает их в блокнот.

Перед обедом Анатолий приводит в растерянность повара - совершенно серьезно спрашивает его громовым голосом:

- Амиго, что у вас сегодня для авиадор русо?

А вечером ходит по берегу и бубнит под нос все, что было задано выучить, отдельные слова, грамматические правила. Панасу не везет: попадается на глаза Серову, и тот допрашивает его с пристрастием. Убедившись, что Панас не знает и половины первого урока, Серов тащит беднягу на расправу к учителю. Тот смеется:

- Интересный человек...

Нас самих многое удивляет. Уж на что Панас - разудалая головушка, да и переводчик отпустил его с миром, а вот ведь целый час послушно ходит по берегу за Серовым, и тот твердит ему:

- Следующее слово - "кверидо", что означает по-испански "дорогой". Запомнил? Ну-ка, повтори. И Панас повторяет:

- "Кверидо" - по-испански "дорогой".

И опять, как в сказке, только с плохим, невеселым началом: просыпаемся пет нашего парохода, а на его месте стоит другой, полупассажирского типа. Смотрим в растерянности на палубные надстройки, сияющие масляной краской, на ряды круглых иллюминаторов - и не верим своим глазам. Что же это такое? Нас обманули? Почему пароход ушел ночью, не захватив нас? Неужели придется ждать целую неделю, пока загрузят и эту посудину? Черт знает что такое!

Сопровождающий ухмыляется:

- А я думал, что летчики народ наблюдательный. Значит, ошибся. Никто из вас даже не догадался прочитать название парохода.

Смотрим на носовую часть парохода - и столбенеем.

Те же белые буквы, то же название... Ничего нельзя понять.

- Один из маскировочных вариантов, - смеется сопровождающий. - Мало ли что может быть в пути. Так вот сейчас проверяется вариант номер один. Судя по вашим физиономиям, неплохой вариант...

- Здорово! - восклицает Серов. - Ну и хитрецы!

Но нам все еще не верится: неужели за одну ночь можно так неузнаваемо преобразить большой пароход? Наши сомнения быстро рассеивают испанцы. Убирается одна декорация за другой. Через два часа теплоход принимает прежний вид.

Эти "чудеса" производят на нас разное впечатление. Панас и Волощенко в восторге.

- Как в приключенческом романе! - радуется Панас.

- Знаешь, есть фильм... Забыл только, как он называется. Так вот там такое же показывали, - поддакивает ему Волощенко.

Бутрым восхищается мастерством испанцев:

- Чистая работа! Метров пятьдесят до парохода, не больше, а все как настоящее - и каюты, и иллюминаторы...

Только Минаев и Серов над чем-то всерьез призадумались. Они уединяются и долго беседуют вдвоем.

- Довольно трепать языками, - вмешивается наконец Серов в наш разговор. Приключенческий роман! Надо серьезно подумать о предстоящем пути. Я вот думаю - и Минаев со мною согласен, - что придется нам на пароходе установить дежурства - наблюдать за морем. Испанцы будут, конечно, заниматься этим, но лишний глаз не помеха.

И, удивляя нас знанием дела, Серов подробно рассказывает о том, как вести наблюдение за морем. При этом он часто поворачивается в сторону Минаева, и тот одобрительно кивает.

Они хорошо понимают друг друга.

Наше терпение уже истощилось, а пароход по-прежнему стоял у причала. Трюм его казался бездонной ямой. Десятки груженых платформ и вагонов подходили к подъемным кранам, быстро опорожнялись, на их месте появлялись новые - и так четыре дня подряд. Когда же насытится это морское чудовище?

Житье на берегу с каждым днем становилось все нестерпимее. Но вот в конце недели сопровождающий объявил нам, что отплытие назначено на завтрашнее утро.

Весь вечер прошел в нескончаемых разговорах. Шутка ли - завтра отплывем! Теперь до Испании - рукой подать! И в разговорах мы все чаще и чаще возвращаемся к одной и той же теме - к будущим боям. Теперь эти бои не беспредметная мечта. Нет. Промчится неделя, другая, наконец, третья - и мы выйдем на линию огня. Не спится. Еще раз каждый проверяет себя, безжалостно разбирает свои недостатки, осторожно взвешивает достоинства. И каждый задает себе вопрос: сумеет ли он не дрогнуть перед лицом опасности?

На рассвете мы уже на ногах. Солнце еще за горизонтом. То ли от волнения, то ли от утренней свежести пробирает озноб. Корабль высится в бухте сероватой глыбой. На нем тоже поднялись: видимо, идут последние приготовления к отплытию.

Складываем палатки, собираем вещи. Волощенко без колебания запихивает костюм и галстук в чемодан, клетчатое пальто перебрасывает через плечо, патефон с тросточкой в одну руку, чемодан - в другую, и уже стоит, посмеивается, ждет нас. Тут же к нему присоединяется Панас. На берегу он с

нескрываемым удовольствием отказался от всех прелестей одежды цивилизованного человека и целыми днями щеголял в трусах. Сейчас он собрался на корабль в мгновение ока: варварски скрутил костюм в клубок и сунул под мышку, полупустой чемодан поддел двумя пальцами и, недовольный нашей медлительностью, встал рядом с Волощенко.

- Вы что это, не на палубу ли собрались? - удивленно воззрился на них Минаев.

- Ну конечно! Вас ждать... - буркнул Панас.

- Что вы, с ума сошли? В таком виде!

Волощенко и Панас почувствовали неладное.

- Нельзя, ребята, являться к чужим людям вот так, - просто сказал Минаев. - Что испанские товарищи могут подумать о нас? Надо надеть все самое лучшее, почистить одежду, чтобы ни пятнышка, ни соринки. Неужели вы не чувствуете этого?

Панас крякнул:

- Да, черт... Правильно. Недодумали. Волощенко покраснел так, что не стало видно его рыжеватых веснушек.

А через час к Волощенко невозможно было подойти - он вылил на себя, по его собственному признанию, чуть ли не целый флакон одеколона.

- На пароходе, наверное, и то слышат запах - шипел на него Панас, неумело завязывая галстук.

- Готовы? - спрашивает нас сопровождающий и невольно останавливает взгляд на Серове. Плотный, атлетически сложенный, в безукоризненно выглаженном костюме, он немного волнуется. Сопровождающему он, видимо, очень нравится.

По широким сходням поднимаемся на пароход. У борта стоят испанцы, приветствуя нас поднятыми кулаками. Почти все без пиджаков, в пестрых цветных рубашках. Бронзовые лица, гладко зачесанные назад волосы, лихо сдвинутые набекрень береты. И несется над бухтой:

- Салуд, камарадас!!

Мы отвечаем по-испански, вызывая ликование экипажа. Ступив на палубу, сразу же попадаем в горячие объятия. И тут же от волнения мы забыли все испанские слова. Не растерялся, кажется, один Серов. Живо жестикулируя, он что-то говорит, потом поднимает кулак, и матросы покрывают его речь громким: "Viva Russia!"

Откуда-то появляются глиняные кувшины с вином. Испанцы показывают, как нужно пить из них: держа кувшины прямо перед собой, высоко поднимают их - из длинного узкого горлышка вырывается золотистая струя. Они пьют стоя, искусно направляя струю прямо по назначению. С некоторым страхом берем

кувшины и, конечно, обливаемся вином. Испанцы ободряюще похлопывают нас по плечу, мы вновь мужественно поднимаем коварные сосуды, и наконец-то нам удается отведать чудесное виноградное вино.

Солнце стоит уже высоко в небе. Матросы сменили праздничную одежду на рабочую. Подается сигнал к отплытию.

Тихо поскрипывая, теплоход медленно отшвартовывается. Между нами и берегом появляется узкая полоска воды. С. каждым мгновением она становится все шире и шире. Мы не в силах оторвать от нее взгляд, словно эта полоска воды обладает невиданной притягательной силой. Родина...

Долго стоим, опершись о борт, не спуская глаз с удаляющегося берега. Вот уже бухта осталась позади. Теплоход - в открытом море. Вдалеке Севастополь, а впереди бесконечное синее море.

Постепенно выходим из оцепенения. Здесь же, у борта, завязывается разговор. Говорим о предстоящих воздушных боях. Душа беседы - Серов. Его спрашивают, с ним советуются, словно он уже раньше воевал. Он говорит:

- Драться надо с умом и так, чтобы "прохладно" не было. Спросите у Бутрыма и Смирнова, как их обучал Антон Губенко. Бутрым! Помнишь, ты говорил мне, что после каждого учебного боя с Губенко тебе приходилось сушить гимнастерку? Вот это, я понимаю, бой!

Серов глубоко затягивается, выпускает целое облако папиросного дыма и почему-то вздыхает:

- Да, но то были бои учебные.

Мы спускаемся к своему кубрику и тут только замечаем, что берегов уже не видно. Куда ни кинь взгляд- волны, волны и волны...

Ближе знакомимся с экипажем. Испанцы нам очень нравятся. Они темпераментны и быстры, хотя среди матросов немало пожилых, уже поседевших на морской службе.

Капитан теплохода моложе многих своих подчиненных. На вид ему не больше тридцати лет. Несмотря на молодость, у капитана, видимо, достаточный опыт. В его жестах, манере держать себя чувствуются спокойствие бывалого моряка, твердая уверенность в своем положении.

Капитан приглашает нас к себе. Просит садиться и сразу же приступает к деловому разговору.

- Экипаж, - говорит он, - как вы уже могли убедиться, не слишком многочислен. Ничего не поделаешь, война, на фронте люди нужнее. Поэтому каждый новый человек представляет на борту большую ценность.

Вот почему он просит русских летчиков включиться в боевые расчеты. Это значит, что в случае тревоги или (помоги нам избежать напастей, пресвятая дева!) в случае нападения мы должны занять свои места у огневых точек и действовать так, как будет приказано. Немного позднее он сам покажет нам эти огневые точки, их скоро оборудуют.

- Как вы на это смотрите, сеньоры? - спрашивает нас капитан и, не дожидаясь ответа, удовлетворенно кивает: по нашим лицам видно, что мы согласны.

Гораздо более неожиданной для меня оказывается вторая часть его речи.

- Сеньоры авиаторы, - говорит он, - конечно, понимают, что, поскольку пароход испанский, да еще торговый, на нем не должно быть никого, кроме моряков-испанцев. Присутствие на теплоходе русских может вызвать подозрение при проверке и привести, например, к задержке или аресту парохода.

Поэтому мы все включены в списки экипажа под вымышленными испанскими именами. Капитан чрезвычайно доволен, что некоторые из нас брюнеты. Внешность при проверке - залог успеха или неудачи, так как полицейские чиновники лично не разговаривают с матросами.

- Итак... - Сделав паузу, капитан начинает перечислять: - Камарада Анатоль - матрос, камарада Педро - матрос, камарада Борес (я встаю) - официант.

Гром с ясного неба! Я официант! Да я же никогда в жизни не бегал с салфеткой вокруг ресторанных столиков и наверняка не обладаю нужными для этого способностями... Смутившись, объясняю это капитану. Он внимательно выслушивает меня и громко смеется.

- Вы меня совсем не поняли. Ваша должность - простая формальность, необходимая лишь на крайний случай проверки судовых документов. Ваши паспорта будут храниться в моем сейфе.

Я успокаиваюсь, смотрю на свой испанский паспорт, в нем значится: Мануэль Лопес Горей. Но ребята, черти, все-таки ухмыляются: им что, они матросы!

Выходим из каюты. На палубе уже полным ходом идет оборудование огневых точек. Вместе с экипажем осматриваем и проверяем оружие, советуемся с испанцами, где лучше установить пулеметы, накрываем их аккуратными фанерными ящиками, которые прекрасно сливаются с общим ансамблем палубных надстроек. Капитан наблюдает за нашей работой, не скрывая удовлетворения. Когда эта работа заканчивается, он ведет нас по палубе к укрепленным на бортах двум спасательным шлюпкам,

покрытым брезентом. Глаза его лукаво щурятся.

- Что думают сеньоры авиаторы об этих шлюпках?

Что мы можем думать о них? Шлюпки как шлюпки. Пожимаем плечами.

Капитан останавливает двух матросов, те что-то быстро делают, и вдруг каждая из шлюпок распадается на две половинки, открывая взору пушку небольшого калибра. Капитан смотрит на нас с вопрошающим видом: как нравится сеньорам маскировка?

Он приглашает нас в каюту, знакомит со своими помощниками.

- Вас с нетерпением ждут у нас, - повторяют испанцы. - До сих пор республиканская авиация слабее фашистской, бомбежки замучили жителей Мадрида, Валенсии...

- Нам самим не терпится скорее приплыть. И - в бой, чтобы повытрясти душу из фашистских летчиков! - отвечает Серов.

Капитан молча встает из-за стола, подходит к сейфу и достает несколько крупнокалиберных патронов. Показывает их Серову.

- Видите? Итальянские и немецкие летчики угощают вот такими фруктами. На то война. Не будьте беспечными. Не думайте, что легко справитесь с врагом.

Серов смущается: неужели в его словах прозвучало бахвальство? Да нет же, он прекрасно понимает, что воевать и побеждать трудно, тяжело.

- Сеньор капитан, - поднимается он из-за стола, - вы, должно быть, не так меня поняли. Мы глубоко сознаем, что едем в Испанию не за апельсинами, а для того, чтобы помочь народу в его борьбе. Но поверьте - то, что вы нам показали, нас не пугает.

Он говорит почти клятвенно. Капитан, бурно жестикулируя, уверяет нас, что он нисколько не сомневается в наших будущих успехах. При этом он часто похлопывает Серова по плечу - обычный у испанцев жест, обозначающий полное расположение к человеку.

На третьи сутки входим в турецкие воды. По заранее намеченному плану мы должны пройти Босфор с наступлением темноты. Останавливаемся, минут тридцать ждем турецкого лоцмана, который должен прибыть на теплоход и провести его через пролив в Мраморное море. Это международное правило.

Мы беспокоимся - не пронюхает ли лоцман, что на пароходе находятся русские? Капитан, посасывая трубку, усмехается:

- Турецкие лоцманы очень любят коньяк и американские доллары. Мы предусмотрительны и приготовили для "дорогого гостя" все необходимое. Только об одном прошу вас - не попадайтесь ему на глаза.

Вскоре к борту теплохода пришвартовывается катер, и через минуту на палубу, отдуваясь, поднимается маленький тучный турок. Ночь, на наше счастье, темная. Капитан любезно принимает "гостя", разговаривает с ним по-английски и проводит кратчайшим путем в каюту.

Часа через два изрядно захмелевший лоцман вываливается из кают-компании и ковыляет по трапу. Из его карманов торчат две бутылки коньяка. Его любезно поддерживают капитан и старший помощник.

Настроение у капитана превосходное. Он громко отдает распоряжение идти полным ходом, желает всем спокойной ночи и, насвистывая песенку, уходит к себе.

На другое утро, берегов уже не видно. Турция осталась позади. Мы снова в открытом море.

Вечером того же дня сопровождающий посвящает нас в некоторые подробности предстоящего пути.

- Самое неприятное, - говорит он, - остров Майорка. Нам предстоит пройти на незначительном расстоянии от него. С Майорки фашисты контролируют подход к берегам республиканской территории. На острове расположены их крупные авиационные и морские базы. Если нам удастся проскочить это место, то главная опасность останется позади. За Майоркой нас уже должны встретить военные корабли республики и эскортировать до самого порта.

Сопровождающий советует держать спасательные пояса наготове, особенно в ночное время. Обсуждаем положение и приходим к выводу, что наблюдение надо усилить. Минаев предлагает дежурить всей группой. Часть из нас будет нести вахту на правом борту, часть - на левом.

После полудня теплоход разворачивается, ложится на новый курс и с максимальной скоростью начинает удаляться от берегов Африки. Мы вновь в открытом море. Напряжение растет с каждым часом. Пробегая по палубе, матросы часто останавливаются, подолгу смотрят на море. Нам тоже не сидится в кубрике, вообще никакое дело не идет на ум.

Медленно наступает ночь. Тщательно соблюдаем светомаскировку. Даже разговариваем почему-то вполголоса. Ночь кажется бесконечной, но никто не торопит зарю: темнота для нас - спасение.

Брезжит рассвет - у всех одна мысль: прошли ли Майорку? Спрашиваем капитана. Не отрываясь от бинокля, он отвечает:

- Прошли.

Уже легче, хотя по-прежнему плывем в опасных водах и каждую минуту можем нарваться на вражескую подводную лодку.

В десять часов утра мы должны встретиться с республиканскими военными кораблями. Почти весь экипаж собирается на носу корабля. Капитан заметно волнуется, поминутно подносит к глазам большой морской бинокль и пристально всматривается в морскую даль.

- Смотрите! - вдруг восклицает Панас.

Но мы ничего не видим.

- Да что вы, ослепли, что ли?! Я вижу на горизонте два дымка.

- Верно, верно, - подтверждает Бутрым. - Сейчас и я вижу.

На горизонте отчетливо вырисовываются столбики черного дыма. Два, три, четыре, пять! Вот уже их можно различить невооруженным глазом. А вдруг это фашистские корабли?

- Чьи это корабли? - спрашивает Серов капитана.

- А чьи это самолеты? - щурится тот, указывая на небо.

На большой высоте виднеются две точки.

- Трудно сказать... Они слишком высоко, - отвечает Серов.

- Вот и я не могу определить по этим дымкам принадлежность кораблей. Ясно одно - корабли военные и идут встречным курсом.

Самолеты проходят вдалеке от теплохода. Корабли все ближе и ближе. Уже ясно видны их контуры. Но еще нельзя сказать ничего определенного.

Неожиданно из рубки выбегает радист и возбужденно кричит капитану:

- Сигнал получен!

Резким движением капитан опускает бинокль и, выпрямившись, подает команду:

- Поднять республиканский флаг! Полный ход! Держать так!

Матросы дружно кричат: "Viva la Republica", а мы - русское "Ура!"

Капитан покровительственно смотрит на общее веселье. Он и сам улыбается с довольным видом.

- У кого есть желание последний раз заняться малярным делом? - говорит он стоящим на палубе. - Нужно написать на носу теплохода старое название.

О! Это дело Панаса! Он быстро хватает ведро с белой краской. Его осторожно спускают за борт на висячей люльке. Весь экипаж словно зачарованный смотрит, как из-под кисти Панаса вновь появляется старое название корабля "Oldecon".

Эскорт кораблей берет наш теплоход в кольцо. Два корабля на несколько мгновений подходят к нам совсем близко. Военные моряки приветствуют команду теплохода высоко поднятыми кулаками. Вновь гремит: "Viva, la Republica!"

Капитан спускается с мостика, на котором он простоял целые сутки, закуривает трубку.

- Еще несколько часов - и мы будем в Картахене, - говорит он. Голос у него хриплый, простуженный. Едва заметно дрожат руки - не то от усталости, не то от возбуждения.

...Над водой медленно поднимается ровная коричневая полоска земли. Все резче и резче она отделяется от воды - на коричневом фоне возникают зеленые пятна, белые кубики далеких зданий. Картахена!

- Какое сегодня число? - задумчиво, словно самого себя, спрашивает Анатолий Серов.

- Двадцать шестое мая, - отвечает ему Бутрым.

Картахенский порт подвергался частым бомбардировкам, поэтому сразу же по прибытии моряки, не мешкая, приступили к разгрузке парохода.

Мы сошли на берег и невольно обернулись, чтобы в последний раз взглянуть на теплоход. Капитан, распоряжавшийся на палубе, на минуту оторвался от дела, подошел к борту и дружески помахал нам рукой. Мимо проходили моряки. Сгорбившись под тяжестью ящиков, они улыбались одними глазами. Так мы простились...

Откуда-то из-за тюков вынырнул сопровождающий. Лицо его сияло от радости: груз - и какой груз! - благополучно доставлен в Испанию... Пока мы собирали свои вещи, сопровождающий успел наведаться к портовому начальству и уже знал решительно все.

- У входа в порт вас ждет автобус, - объяснил он.- Ярко-голубой. Сразу увидите... На нем вас отвезут на сборный пункт. Это недалеко... - И замялся, оглядев нас беспокойным взглядом.

Мы хорошо поняли этот взгляд. И, кажется, Саша Минаев поспешно сказал сопровождающему, чтобы он больше не тревожился о нас, это же нехитрое дело-найти автобус, хватит ему, в конце концов, возиться с нами, когда у него и так забот полон рот. Саша положил руку на его плечо, и сопровождающий окончательно сконфузился.

- Это верно, это правильно сказано, - повторял он, впервые говоря о себе. - Не столько работы, сколько забот. - И виновато улыбнулся.

Но куда девался наш переводчик? Мы были почему-то уверены, что Леонид Резников будет с нами вместе всегда и везде. Оказывается, он еще в Москве был определен военным переводчиком в республиканский военно-морской флот. И как только с корабля спустили трап, нашего переводчика тут же забрали в морское ведомство. Только и успели пожать ему руку на прощание.

Испания встречает нас не как гостей, а как солдат - просто, скромно, не скрывая своего горя.

У шофера, который везет нас в автобусе на аэродром, усталые глаза, вялые от бессонницы веки.

- Бомбежки, - вздыхает он и кивком показывает на груду развалин возле самого порта. - Вчера, - говорит он и резко переводит скорость.

Странно шипят покрышки колес автобуса. Не сразу догадываемся, что едем по щебню. Вот они, следы войны, о которых нам раньше доводилось только читать. Город зверски изуродован бомбежками. На одно целое здание приходится пять-шесть разрушенных. Вот посередине мостовой в ржавой кирпичной пыли валяется синяя эмалированная дощечка с названием улицы. Автобус переезжает через нее. Возле развалин горит костер: так почти в самом центре города люди варят пищу...

Ссутулившись, напряженно смотрит по сторонам Серов. Внутренне он весь сжался, подобно пружине. Молчит Волощенко, молчит Минаев, оцепенел Бутрым. Автобус вырывается на сравнительно просторное шоссе.

Уже пять - десять минут мы едем за чертой города. Здесь как будто бы мир и тишина. Поднятая автобусом пыль медленно оседает на подступающие к дороге полоски посевов. Вдалеке курчавятся оливковые рощи. Над ними голубое, предательски голубое небо - лучшую летную погоду трудно придумать.

И здесь, на этом мирном поле, на каждом шагу тягостные приметы войны. Вот сбившиеся в кучу фургоны, палатки, возле них понурые фигуры женщин, между деревьями вьется дымок походного очага. Это беженцы. Навьючив на себя последние пожитки, идут женщины в бечевочных туфлях, плетутся с посохами старики, за ними - только что научившиеся ходить дети.

Я смотрю на своих товарищей, и меня не удивляет, что никто из них за всю дорогу не проронил ни слова.

Неожиданно из-за поворота шоссе показывается аэродром. Под сенью раскидистых деревьев стоят самолеты. Почему-то сразу становится легче на душе. Вот то, что нужно нам сейчас, чтобы успокоиться. Сесть бы сейчас в самолет ив дело. Не случайно Серов снова выпрямился и не отрываясь смотрит на мелькающие за деревьями боевые машины. Я понимаю его. И Бутрым понимает, и Минаев. Каждый думает: "Скоро ли мы вылетим в свой первый боевой полет?"

Автобус подкатывает к широкому одноэтажному дому. Это так называемый сборный пункт летчиков. До войны здесь была усадьба крупного помещика, потомственного феодала. Помещик

сбежал к Франко. Но у входа в дом остались стоять "бронированные швейцары" - так мы называли фигуры рыцарей в стальных латах. Впоследствии мы вдоволь насмотрелись на эти манекены: их можно было увидеть в каждом особняке, в любой дворянской усадьбе. Но сейчас они нам в новинку, мы с удивлением разглядываем эти металлические фигуры.

В доме тихо, пустынно. Блестящий холодный паркет, темные стены, увешанные рыцарскими щитами, мечами, рогами оленей. На обширной веранде, увитой плющом и диким виноградом, стоят столики. Видимо, здесь столовая для летного состава. За одним из столиков сидят четыре летчика - в желтых кожаных куртках, с тяжелыми большущими кольтами на поясах.

Невольно вглядываюсь в одного из них. Где я видел этого человека? Но не успеваю сообразить, кто это, как слышу возбужденный голос:

- Борис! Какими судьбами?

Акуленко! Мой однокашник! Он шагает ко мне, широко раскрыв руки для объятия. До чего же здорово! Мы обнимаемся, хлопаем друг друга по плечу и без конца повторяем:

- Вот не ожидал!.. Да... Вот здорово!..

Еще бы! Только ступить на чужую землю - ив первый же день встретить земляка. И не просто земляка, а близкого товарища. В 1933 году в Сталинграде мы вместе окончили летную школу и с того времени ни разу не виделись. Не виделись на Родине и встретились так далеко от нее!

Акуленко возмужал, окреп, совсем не похож на прежнего курсанта. Кожаная куртка лоснится на плотных плечах, лицо загорелое, посуровевшее. Мы засыпаем его вопросами. Настойчивее всех спрашивает Серов. Ему не терпится, ему хочется сразу же все узнать: какие машины у франкистов, какой тактики они придерживаются, часто ли у противника бывает численное превосходство и вообще, черт возьми, как их лучше всего бить?!

Акуленко пристально смотрит на нас, словно решая, говорить всю правду или нет.

- Садитесь. Все расскажу, - произносит он после паузы. - Первое: не обольщайтесь, друзья... - Он говорит глуховато, медленно, взвешивая каждое слово, прежде чем сказать его. - Война здесь тяжелая, трудная. Легких побед у вас не будет.

Серов порывается что-то возразить, но Акуленко останавливает его взглядом: "Подожди, дослушай..."

- Почти все время я летал на прикрытие легких бомбардировщиков. Почти каждый вылет - воздушный бой. И хоть бы раз случилось так, чтобы на каждого из нас, республиканцев, приходилось по одному фашисту! Нет ведь, по два, по три, по

четыре! А иногда силы противника во много раз превосходили наши. И нельзя было уходить с поля боя. Нельзя!

Акуленко зажигает папиросу. Затягивается. Взгляд его, тяжелый, неподвижный, устремлен в одну точку. И хотя эта точка - обыкновенная пепельница, мы тоже пристально смотрим на нее.

- Здешние бои, как вы понимаете, мало похожи на наши, мирные учебные сражения, - продолжает он. - Во всем сплошная перегрузка: перегрузка мотора, самолета, перегрузка нервов. Приходится выжимать из самолета все, что он может дать. Больше того, часто нужно рисковать вариантами перегрузки! Мы с вами привыкли считать, что самолет имеет строго определенные летно-технические данные, "от" и "до". Здесь обстановка вынуждает забывать о пределе, установленном конструкторами, - часто именно за этим пределом и лежит победа! И крепко помните об одном, это мой самый важный совет, - добавляет он, помните о дружбе. Если кто попробует здесь воевать в одиночку, работать на себя, я на таком заранее ставлю крест. Все время я летал с испанскими летчиками. Золотые ребята! Если бы не они, то прощай, Акуленко, поминай как звали! Выручали, и как выручали!

Мы расспрашиваем о событиях на фронте.

- Вы счастливцы, - говорит Акуленко, - приехали сюда после Гвадалахары. Весна, успехи на фронте... А что здесь было осенью!.. Читали, конечно? Я имею в виду Мадрид. Многим тогда казалось, что дни республики сочтены. Талавера сдана, Толедо у франкистов, фашистские войска уже в предместьях Мадрида, просочились в Университетский городок, в Каса-дель-Кампо, в Западный парк. В Карабанчель-Бахо, в рабочем предместье, идут жестокие бои на баррикадах. Днем и ночью бомбежки. Приходят по двадцать - тридцать вражеских самолетов. Идут нахально, на небольшой высоте. Бомбят, тщательно прицеливаясь. А тут еще слухи, листовки... Франко передает по радио программу торжества по случаю предполагаемого занятия Мадрида. Генерал Мола вопит, что "национальные" войска - понимаете, какая наглость: это они о себе "национальные"! - идут на столицу четырьмя колоннами, а пятая выступит в самом городе. Именно тогда и появились эти слова - "пятая колонна". Говорят, в Мадриде было тогда не менее пятидесяти тысяч шпионов. Старались они вовсю. Сеяли панику, сигнализировали своим самолетам, стреляли в патрульных. Представляете такую картину: идешь вечером по улице - пусто, тихо, идешь словно не по городу, а по закоулкам крепости. Вдруг из-за угла ослепительный свет фар, душераздирающий вой сирены, выстрелы, черт знает что!

Акуленко нервничает, ломая спички, зажигает папиросу. То, о чем он рассказывает, более или менее известно нам из газет. Но в устах очевидца факты приобретают особенно зловещую окраску.

- Да, многие, очень многие поддались тогда панике. Даже Ларго Кабальеро со своим правительством. Бежал. Ночью, трусливо, как вор. Если бы не коммунисты, судьба Мадрида, и без того висевшая в те дни на волоске, возможно, была бы иной и вы бы не ехали сейчас туда. Я убежден, что осенью тридцать шестого года именно коммунисты спасли Мадрид. Они подняли рабочих на защиту города, убедили их, что фашисты не смогут сломить сопротивление мадридцев, если мадридцы будут сражаться стойко, не поддаваясь панике. Да вы сами знаете, что Хосе Диас вместе с другими коммунистами и жителями Мадрида строили оборонительные укрепления. Они же организовали Пятый Коммунистический полк, который в боях показал беспредельную храбрость. Мадрид должен быть благодарен коммунистам,- продолжает Акуленко, все больше и больше воодушевляясь. - И интеровцам. Помню, в канун нашего праздника - Октябрьской революции в Мадрид из Альбасете прибыла Интернациональная бригада. Мельком видел ее на улице. Спешил на аэродром. С вокзала, не останавливаясь, интеровцы шли прямо на фронт. На первый взгляд странное впечатление: пожилой бородач - и рядом с ним юноша. Не все умеют ходить в строю. Но что-то говорило, что эти сражаться будут здорово. В тот же день они выбили марокканцев из нескольких траншей. Кстати, говорят, что командир этой бригады - наш, советский...

- Наш?! - восклицаем мы.

- Его фамилия Лукач, но это псевдоним. У нас на Родине его называют Мате Залка. Венгерский писатель, живший у нас. Член нашей партии. О нем здесь ходят легенды. В его бригаде бойцы многих национальностей. И все бойцы его обожают и слушаются беспрекословно. Вы, наверное, читали о том, что было в марте на Гвадалахарском фронте? Помните, как одна республиканская бригада не только сдержала натиски двух фашистских дивизий, но и сумела на удар ответить мощным контрударом, в течение трех дней продвигалась вперед, сорвала все замыслы противника и позволила республиканцам начать широкое наступление? Вот это и была бригада Лукача, Мате Залки.

Некоторое время мы молчим. У каждого свои мысли. Мысли о фронте, о предстоящих боях.

- Ну, а каково положение на фронте сейчас? - спрашивает Анатолий,

- Сейчас положение в основном устойчивое, - отвечает Акуленко. - В центре фашисты много месяцев не могут добиться

даже мизерного успеха. На Гвадалахаре наши удерживают завоеванные позиции. Тревожно в Астурии. Рабочий район, народ там крепкий, но навалились фашисты на Астурию зверски. И главное, очень трудно помочь баскам: они заблокированы со всех сторон. Впрочем, - смотрит на нас Акуленко, - положение хоть и стабильное, но весьма и весьма напряженное. Даже мелкие бои носят ожесточенный характер. Сейчас идет борьба за метры, а это самая кровопролитная, изнурительная борьба. Да что вам говорить - сами увидите.

Шумной ватагой в столовую входят испанские летчики, в расстегнутых куртках, со шлемами в руках. Увидев нас, на мгновение замолкают.

- Aviadoros rusos! - не то спрашивает, не то восклицает один из них.

Экспансивные испанцы бросаются обнимать нас, мы - их. Волощенко неожиданно обрел изумительный дар слова: он произнес короткую пламенную речь, в которой на двадцать русских слов приходилось одно испанское. Но удивительное дело испанцы поняли его. Они покрыли речь такими шумными возгласами, что Волощенко даже смутился.

Не знаю, по чьей инициативе, но тут же мы дружно сдвинули столы и разместились за ними одной семьей. Нас усадили в центре. Один из испанцев поднял бокал и сказал просто, коротко и взволнованно:

- Выпьем за здоровье наших гостей, за их будущие дела во славу республиканской Испании!

Рано утром Серов звонит по телефону и, не дослушав до конца ответа, кричит на всю гостиницу:

- Пошли!

Когда самолеты успели прийти - мы не можем понять. Видимо, они не пролетали над городом, а зашли со стороны, иначе мы услышали бы шум моторов. Но размышлять над этим некогда и не хочется.

Быстро собираемся, спешим, но Серов все-таки подстегивает - категорически запрещает Волощенко завязывать галстук ("Ты что думаешь, до обеда будем ждать тебя?"), сам тащит Панаса к умывальнику ("Поменьше плескайся, не в баню пришел!") и первый сбегает по лестнице со своим чемоданом.

Площадь перед гостиницей еще пустынна, на окнах закрыты жалюзи. Серов устремляется в какой-то переулок, и вскоре оттуда выкатывается автобус.

Город кажется нам непомерно большим. Едем, едем - и нет ему конца.

- Вот они! - кричит наконец Серов, высовываясь из окошка, и

с досадой смотрит на шофера, хотя тот гонит машину на третьей скорости.

Желтая, выжженная солнцем площадка. В два ряда стоят истребители. Еще издали замечаем - машины разные: бипланы и монопланы.

- "Мошки", - улыбаясь, говорит шофер, кивая в сторону монопланов.

Один Серов отворачивается от "мошек" и внимательно рассматривает бипланы. Испанцы называют их "чатос", что в переводе означает "курносые". И эти самолеты тоже советские истребители, И-15. У этих истребителей тупая, несколько вздернутая передняя часть фюзеляжа.

Автобус резко тормозит и останавливается перед группой летчиков и механиков. Снова приветствия, объятия. И вдруг из толпы радостный возглас: "Товарищи!" Худощавый, среднего роста парень в кожаной куртке проталкивается к нам и на чистом русском языке говорит:

- Михаил Якушин.

Еще один русский на испанской земле! Чудесно! Якушин поеживается от объятий Серова и объясняет, что недавно прибыл в Испанию, правда, по другому маршруту. Он возбужден, говорит короткими, рублеными фразами. Видимо, человек сдержанный, привык выражать свои мысли коротко и ясно.

Все вместе - испанцы и русские - отправляемся к машинам. Испанские летчики показывают нам "мошек" с каким-то смешанным чувством - и с гордостью, и со смущением. Мимо некоторых машин они стараются провести нас как можно быстрее. Мы не сразу понимаем, почему. Неужели потому, что машины не новые, а в заплатах?

Идем напролом, чтобы сразу рассеять это чувство неловкости у наших испанских друзей. Я подхожу к самолету и, показывая на рыжую заплату, спрашиваю механика:

- Что это?

Механик мнется и нехотя отвечает:

- Ничего особенного, камарада. Случайные пробоины...

И вдруг обрадованно, словно нашел прекрасный выход из положения, добавляет:

- Пусть это вас не волнует! Мы сегодня же закрасим все заплаты, и они уже не будут портить вам настроение.

Так вот в чем дело! Испанцы тревожатся за нас, боятся, что покалеченные в боях машины произведут на нас угнетающее впечатление.

Испанец-механик смотрит так доверчиво, и вид у него такой виноватый, что смущаюсь уже я. Продолжая осмотр машины,

стараюсь всячески подчеркнуть, что в восхищении от истребителя, уважаю его боевое прошлое. При каждой похвале механик расцветает. Он очень любит свой самолет.

В полдень нас принимают представители республиканского командования. Среди них Евгений Саввич Птухин- командующий истребительной группой в Испании.

Коротко Птухин сообщает, какими самолетами располагает республиканское командование, их летно-технические данные. Мы прикидываем, на каких самолетах лучше воевать: на монопланах - у них большая скорость, чем у "чатос". Правда, "чатос" маневреннее. Но мы, истребители, знаем цену скорости и, когда Птухин спрашивает нас, на каких машинах мы хотели бы летать, почти в один голос отвечаем:

- На монопланах.

Не отвечает один Серов. Он сидит насупившись, исподлобья, сердито смотрит на нас.

Недоволен и Птухин. Мягко, но внушительно он замечает:

- Я прошу летчиков учесть одно обстоятельство: нам очень хотелось бы... Он молчит, потом с подчеркнутой твердостью повторяет: - Нам нужно распределить свои силы между двумя эскадрильями с максимальной тактической пользой. Мы считаем, что монопланы и бипланы должны постоянно держать связь между собой, но не внутри одной эскадрильи. Здесь не так богато с техникой... Кроме того, управлять разношерстным по технике подразделением трудно. Между тем, если в одной эскадрилье будут русские, а в другой - остальные, то... Мои друзья, испанские летчики, не обидятся, если я скажу, что ваша эскадрилья будет сильнее. Правда, я понимаю, что вы люди дружные и вам нелегко расстаться...

Не в силах больше сдерживать себя, поднимается со своего места Серов:

- Дайте мне слово! - И, повернувшись к нам, гневно говорит: - Ищете большую скорость, чтобы... чтобы легко было удирать!

- Анатолий! - вскакивает Минаев.

- Ладно. Извини, - отворачивается Серов. - Разозлили! - И, взяв себя в руки, уже другим тоном продолжает: - Мы не гости. Мы солдаты. Надо это понимать, ребята. Почему вы недоверчиво относитесь к бипланам? Потому, что у них меньшая скорость? Чепуха! Зато биплан маневреннее. Я считаю, что храбрый и грамотный пилот будет с успехом драться на любой машине. Если говорить откровенно, на биплане, может быть, придется труднее. Но нам ли бежать от трудностей! По-моему, вы чего-то недодумали, когда поднимали руки за "мошек".

- Прав Анатолий, - говорит Якушин, - дело бесспорное.

Анатолий еще раз смотрит на нас, улыбается и обращается к Птухину:

- Мы солдаты республики, пусть командование само решит, кого направить в одну эскадрилью, кого - в другую. Моя личная просьба - дайте мне "чато".

- И мне биплан сподручнее, - бурчит Якушин, - попросил бы и за меня. Что и ты?

Серов смеется. Все вышло хорошо. Главное - честно. Минаев признается мне, что чувствует себя неловко:

- Знаешь, Анатолий прав. Сейчас у меня такое ощущение, словно обманул самого себя.

- Бросьте! - утешает нас Серов. - Хорошо то, что хорошо кончается. Будем взаимодействовать. Но держитесь, не отставать от нас!

По традиции интернациональных частей мы можем высказать свое мнение о назначении командира. Узнаем, что вместе с нами будут летать испанцы, один американец, югославы, австрийцы.

Первым берет слово темноглазый, совсем юный испанец:

- Я считаю, что командиром должен быть у нас русский летчик.

Вся эскадрилья разом поднимает руки.

- Мы просим, - продолжает испанец, - советских товарищей предложить нам самую достойную кандидатуру.

Я смотрю на Сашу Минаева.

- Минаев! - коротко говорит Бутрым.

- Минаев, - повторяет Панас.

- Минаев, - улыбается Волощенко. Птухин кивает:

- Пусть так и будет, я тоже знаю Минаева, хорошая кандидатура.

Саша поднимается, и одновременно, как по команде, встает вся эскадрилья. Она безоговорочно признала его своим командиром, а при командире не полошено сидеть без разрешения.

- Спасибо, - просто говорит Саша. - Спасибо, товарищи, камарадас.

Вечером в гостинице узнаем, что Серов и Якушин будут летать в эскадрилье, которой командует Иван Еременко. Опытнейший летчик-истребитель прибыл в Испанию незадолго до нашей группы. Серов все еще под впечатлением беседы с командованием, с испанскими летчиками и с теми, кто прибыл из других стран. Задумавшись, обращается к нам:

- Вы понимаете, какой это огромный факт, что мы здесь - авторитет? И не потому что русские, а потому что прибыли из Советского Союза. И смотрят на нас здесь как на представителей

Советской страны. "Такие не могут подвести", думают они, глядя на нас.

Что же, конечно, не подведем!

...Мы стоим в строю. Если взглянуть на наш строй со стороны, то он, наверно, представится очень странным. На правом фланге, будто каланча, возвышается американец Джон - тощий, светловолосый, без головного убора, в легкой полотняной куртке. Левофланговый, замыкающий строй, - Волощенко, коротенький, круглый, с галстуком, в шляпе. От Джона ступеньками спускаются к Волощенко все ниже и ниже кепки, береты, пилотки, фуражки - это если смотреть с левого фланга. Спереди по фронту не меньшее разнообразие - кожаные куртки, френчи, рубахи с засученными рукавами.

Никто из нас не носит военной формы. Мы, русские, наотрез отказались от нее, хотя при зачислении в республиканскую авиацию нам, как летчикам, были присвоены офицерские звания.

Абсолютное большинство офицеров старой испанской армии, до республики, было крайне реакционным. Человек из народа только в редчайшем случае мог стать офицером, монархическое правительство подкупало офицерский корпус, тратя на него громадные средства. Не случайно в испанской армии на восемь солдат приходился один офицер. И, конечно, не случайно, а закономерно, что во время возникновения фашистского мятежа только двести офицеров остались верны республике. Более четырнадцати тысяч кадровых офицеров перешли в лагерь мятежников.

Форма у республиканцев осталась прежней, в глазах же простых людей офицерский мундир был запятнан предательством и изменой. Мы отказались не только от офицерских нашивок, но и от денежных наград за сбитые самолеты. Джон искренне недоумевал.

- Друзья! - сказал он внушительно. - Ведь это же деньги! Песеты!

Мы ответили ему, что приехали сюда не набивать карманы, а воевать за испанский народ.

- Но ведь одно другого не исключает, - пожал плечами Джон. - Наоборот! Захотите получше заработать - лучше будете драться. Деньги - это же стимул! Американец смотрел на нас с сожалением.

Но зато нас хорошо поняли испанцы, к нам единодушно присоединились австрийцы Том Добиаш и Вальтер Короуз, югослав Петрович. С ними мы быстро нашли общий язык и в буквальном и в переносном смысле. Коммунисты Том Добиаш и Вальтер Короуз после подавления восстания шуцбундовцев в 1934

году некоторое время жили в эмиграции в Москве, где начали успешно овладевать русским языком. ("Я, - сказал Короуз однажды с гордостью, - изучал Ленина по вашим русским книгам. Моя самая большая мечта - еще раз увидеть Страну Советов"). Оба они с большими трудностями пробились в Испанию, сквозь все преграды, как десятки и сотни других страстных антифашистов, убежденных интернационалистов, для которых борьба за свободу и счастье народов - цель жизни. С трудом прорвался в Испанию и Петрович. Когда зашла речь о денежной награде за сбитые самолеты, он усмехнулся:

- Борьба в Испании - наша партийная работа. При чем здесь деньги?

Несмотря на общее решение отказаться от премии, Джон твердо стоял на своем. Ему уже довелось воевать на фронте. Человек не трусливый, он, кажется, уже прилично подработал. Впрочем, американец не стеснялся об этом говорить. "Что вы меня уговариваете? - твердил он. - Я не коммунист. Я ради заработка приехал сюда!" После этого осталось одно - отступиться от него.

Строй - лицо подразделения. Внешне наша эскадрилья выглядит чрезвычайно пестро. Но чем внимательнее мы приглядываемся к нашим сотоварищам, тем больше убеждаемся, что разнохарактерность одежды, языка, привычек не помешает нам соединиться в одну крепкую, нерасторжимую цепь. Порукой тому - наша общая тревога за судьбу Испании, ненависть к фашизму и преданность свободе. Только один Джон выпадает из этой цепи, но, в конце концов, сей факт нас не очень волнует: честно бы воевал - большего мы от него не хотим. Будет трусить, увиливать от тяжелых заданий, как говорят летчики, "сачковать", тогда посмотрим.

С каждым днем мы все крепче привязываемся к испанским летчикам. Когда погасла вспышка взаимных восторгов, вызванных первой встречей с испанцами, у некоторых из нас появилось опасение: сработаемся ли мы с ними? Пугало одно брызжущий энергией темперамент, горячность испанцев. Это превосходные качества, но как трудно ввести эти качества в строгие рамки дисциплины!

Вот мы проводим тренировочный учебный бой над Мурсией. Каждая пара истребителей должна действовать согласованно. И вдруг один из испанских летчиков, ведомый Минаева, увлекся боем, бросился в погоню за "вражеским" самолетом. Он не видит, что его заманивают в ловушку, он забыл о своем ведущем, обо всем на свете. Им владеет одно ослепляющее чувство - азарт.

Когда на земле Минаев говорит испанцу, что нужно быть хладнокровнее и осмотрительнее, что азарт - взбесившаяся

лошадь, которая может унести невесть куда, чувствуется, что летчик не очень понимает Минаева.

- С холодным сердцем, - говорит он, - воевать нельзя!

- Правильно, - отвечает ему Минаев.- Но холодное сердце и хладнокровно разные качества. Вы бросили своего ведущего, оторвались от всей группы и подставили себя под удар. Почему? Потому, что вы уже не управляли своими чувствами и, следовательно, действиями. Вас же собьют в первом бою!

- Я готов умереть за республику!

- Нужно жить во имя республики, камарада! Жить, чтобы бить, каждый день бить ее врагов. Сбить не один самолет, а два, три, десять! Об этом мечтал ваш коллега летчик Иртруби.

Одно упоминание имени Иртруби вызывает у испанцев чувство благоговения. В начале войны Иртруби оказался в гарнизоне, целиком перешедшем на сторону Франко. Он долго не раздумывал - в одном из первых полетов отважный офицер пересек линию фронта и приземлился возле Мадрида. Два месяца изо дня в день летал он на республиканских истребителях. Иртруби не знал, что такое страх, что означают слова "не принять бой". Сколько бы ни было вражеских самолетов, летчик всегда бросался в схватку с ними. Попав однажды в безвыходное положение, Иртруби пошел на таран и погиб.

Минаев испытующе смотрит на молодого летчика. Это совсем еще мальчик, тонкий, с угловатыми плечами.

- Понял, камарада?

- Да, понял.

Но уверенности в том, что летчик глубоко осознал свою ошибку, еще нет: темперамент не просто и не сразу находит свое верное русло.

А на земле испанцы радуют нас своей дисциплинированностью. Наутро после назначения Минаева командиром эскадрильи мы вошли гурьбой в столовую. Ни один испанец не сел за стол, пока стоял командир.

Испанцы любят запивать обед одним-двумя бокалами вина. Но Саша не налил себе вина. И никто не притронулся к бутылкам, хотя они стояли на столе. Все это мы сразу заметили и, когда вечером за ужином Панас попробовал сесть прежде Саши, тотчас же одернули его:

- Подожди. Не больше остальных проголодался. Видишь, командир стоит.

Со своей стороны мы также всячески поднимаем авторитет своего командира. Он остается для нас нашим товарищем, Сашей Минаевым, но сесть прежде него в машину, вступить с ним в пререкания и тем более не выполнить его приказания, которые он

отдает просто: "Боря, сделай то-то" или "Панас, сходи на стоянку...", мы считаем невозможным.

Навсегда запомнились мне мои первые вылеты в небе Испании.

Кастилия... Бурые горбы холмов, выжженные долины. Зелень приморья осталась далеко позади. Лишь возле речек иногда сверкнет серебро тополей - и снова сожженная солнцем, словно побывавшая в гигантской гончарной печи, красновато-бурая, невеселая земля...

Жарко, душно, даже на высоте около двух тысяч метров.

Командир эскадрильи несколько раз качнул свой самолет с крыла на крыло. Это условный сигнал "Внимание!". На горизонте за белесой дымкой проступили очертания Мадрида. Он распростерся у самого подножия хребта Сьерра-Гвадаррама. Задерживает внимание приземистая, с ровной, точно обрезанной вершиной Столовая гора. Высота ее более тысячи метров. Как единственный страж, она возвышается перед грядой Сьерра-Гвадаррама. Плато настолько ровное, что, пожалуй, на высоте более тысячи метров можно приземлиться и снова взлететь..

Но сейчас не до праздных размышлений. Уже различимы зигзаги улиц, темные скалы зданий, серые пятна развалин. Панорама города отвлекает внимание трудно следить за машиной командира, держать строй. В западной части Мадрида гигантским удавом лежат на бульварах. на пестрой чересполосице улиц и переулков клубы дыма. Дым густой, черный. Фронт...

Вновь командир требовательно покачивает крыльями: "Внимание!" Подтягиваемся. Командир меняет курс. Показав нам город, он со снижением направляется к аэродрому Барахас. Все быстрее и быстрее мелькают под крыльями невысокие домики предместий. Издали замечаем летное поле - без цементных полос. С востока к аэродрому подступают поросшие кустарником холмы, между ними светлой ниточкой вьется речка Ларама. Четкими прямоугольниками вытянулись вдоль летного поля широкие плоские ангары.

...Едва успеваю прорулить несколько метров, как на крыло ко мне легко, по-кошачьи, вспрыгивает испанец в замасленном комбинезоне. Воздушная струя от винта отчаянно треплет его волосы. Задыхаясь, он что-то кричит, показывая рукой вправо, - там стоянка. Разворачиваюсь и рулю к ней. Испанец стоит на крыле, держась за борт кабины. Щуплый, худенький, почти юноша, но глаза взрослые, печальные.

Застенчиво улыбаясь, он протягивает мне руку, помогая вылезти из кабины.

- Хуан, - говорит он, показывая на себя пальцем. Я называю

свое имя.

- О! Борес! - с довольным видом повторяет он, словно ожидал услышать это имя, и замолкает.

Еще на пароходе мы привыкли к тому, что испанцы забрасывали нас вопросами и, не давая ответить, сами начинали говорить. Сейчас передо мной стоял неожиданно тихий человек.

- Вы механик? - мягко спросил я его.

- Да! - обрадовался он вопросу. - Механик вашего самолета. Мы решили встретить вас на старте и оттуда проводить на стоянку. Вот я и прыгнул к вам на крыло.

И снова потупился, глядя под ноги и незаметно, словно про себя, улыбаясь. Уже потом я узнал, что именно Хуан предложил своим товарищам механикам организовать встречу русских летчиков в центре аэродрома.

- Хорошо, камарада Хуан! Спасибо.

- Слабенький паренек. Грудь впалая, - говорит мне Панас, когда мы отходим в сторону покурить. - А нагрузка, говорят, здесь большая. Если нам мало спать придется, то механикам еще меньше.

- По-моему, выдержит!

Я еще не знаю, почему так говорю. Но Хуан с первого взгляда понравился мне.

- Авиадор русо! - кричит кто-то.

Оборачиваемся. Прыгая через баллоны со сжатым воздухом, смешно выбрасывая вперед длинные ноги, бежит к нам долговязый испанец в расстегнутом костюме. Еще издали кричит неизменное: "Salud!" - и, подбежав, сразу же протягивает руку.

- Маноло! - сообщает он с некоторой гордостью. - Штаб откомандировал меня в ваше распоряжение. Я ваш шофер.

И широко улыбается: мол, прошу любить и жаловать! Внезапно он застывает на месте. С большой высоты доносится гул моторов. Панас первый замечает над аэродромом двенадцать бомбардировщиков.

- Чьи это самолеты? - спрашивает он, обращаясь к Маноло.

Маноло беспокойно пожимает плечами и смотрит уже не на нас, а почему-то на высокий забор из колючей проволоки, огораживающий аэродром.

- Сейчас узнаем...-И в этот момент раздается свист падающих бомб. Ложись!

Страшный грохот сотрясает все вокруг. Инстинктивно вдавливаюсь в сухую каменистую почву, хотя ясно, что это бесполезно. Сухим горячим градом бьют по спине комья земли. И внезапно становится тихо. Поднимаю голову. На меня тревожно смотрит Панас. Ресницы у него поседели от пыли. Он виновато

усмехается:

- Вот чертовщина какая...

Приподнимаемся и видим Сашу Минаева. Он идет прямо на нас, чистый, в несмятом костюме.

- Живы?

- Как видишь, - отвечает Панас, протирая глаза.

- А вы видели, как поспешно и неприцельно они бомбили? - деловитым тоном спрашивает командир.

- Кто это нас угостил? - в свою очередь спрашиваю я у Минаева.

- Видимо, немцы, - отвечает Саша. - Бомбардировщики типа "Хейнкель-111".

Мы идем к стоянке самолетов. Выясняется, что никто не пострадал от бомбежки. Лишь несколько машин слегка поцарапано осколками.

- Ну, вот и боевое крещение! - говорит Панас.

- Ну, это крещение пока что на земле, - замечает Саша. - Настоящее будет в воздухе. Кстати, учтите, товарищи: самолеты уже заправлены горючим. Может быть, сегодня же нам придется нанести ответный визит фашистам. Я думаю...

Шипение сигнальной ракеты - боевая тревога обрывает речь командира. Немедленно вылет. Бросаемся к своим машинам. Шлемы застегиваем на ходу. Не останавливаясь, Минаев оборачивается и кричит:

- Взлетайте вслед за мной! Ты, Борис, пристраивайся справа, а Панас слева!

Второпях не успеваю застегнуть парашютные лямки. Это я обнаружил потом, когда вернулись на свой аэродром. Выключив мотор, несколько минут сидел в кабине, пытаясь привести мысли в полный порядок, хотелось сразу, немедленно сделать правильный вывод, а когда потянулся отстегивать парашютные лямки, понял: много еще надо работать над собой, чтобы быть спокойным в боевых условиях, и что все прошлые учебные тревоги и воздушные бои только приблизительно похожи на то, что происходило несколько минут назад.

Взлетаем и через несколько минут достигаем центра Мадрида. Недалеко уже и линия фронта. Впереди, на фоне ярко-голубого неба, вижу несколько точек: фашисты!

Неожиданно меня охватывает сильное волнение. Не страх, а какой-то особый род тревоги, как бывает, когда приступаешь к еще не испытанному делу. Смотрю в сторону Минаева - он летит рядом, спокойно кивает мне. Становится стыдно за свою излишнюю нервозность.

Вдруг Минаев резко разворачивается влево. Повторяя за ним

маневр, я замечаю большую группу фашистских истребителей. Они идут наперерез нам. Несколько мгновений - и все смешалось, закрутилось в общем клубке. Огненные пулеметные трассы молниями мелькают от самолета к самолету.

Внезапно впереди, снизу вверх, взметнулся самолет, разукрашенный темно-зелеными и желтыми пятнами. Фашист! У меня удобная позиция для атаки. Я прицелился. Осталось только нажать пулеметные гашетки, но меткий огонь Минаева уже настиг противника, и, вспыхнув, самолет исчез из поля зрения.

Оглянувшись назад, я увидел еще два фашистских истребителя, приближавшихся ко мне. Нельзя было терять ни доли секунды. Развернувшись, открыл огонь. Оба самолета разошлись в разные стороны. Я погнался за одной машиной, потом мне показалось, что легче догнать другую.

Гоняюсь, уже не видя ни одной машины, кроме той, которую хочу настичь. И когда она ускользает от меня, неожиданно замечаю, что бой уже закончился. В воздухе остались только республиканские истребители.

- Камарада Борес, наверное, был сильный бой? - озабоченно спрашивает меня Хуан.

- Честно говоря, Хуан, я не совсем разобрался, какой был бой. Я ничего, ничего не понял...

На душе скверно. Стараюсь воспроизвести в памяти все происшедшее в воздухе и ничего не могу вспомнить достойного, ободряющего,

- Вы что-то скрываете, камарада Борес. Бой был тяжелым, - мягко возражает механик. - Посмотрите!

Хуан тянет меня к самолету и показывает отмеченные мелом пометки на фюзеляже и крыльях.

- Сколько?

- Четырнадцать пробоин, - качает головой Хуан.- Зачем вы говорите, что ничего не поняли?

Горькое разочарование охватывает меня. Значит, я никуда не годен. Вот когда выяснились мои способности и умение применять на практике все то, чему учили меня раньше. Какое же это умение! Какие, к черту, способности?!

Отвратительное чувство - неуверенность в себе. Панас подливает масла в огонь: загибает пальцы, громко подсчитывает пробоины в моей машине - пальцев не хватает. Бутрым смотрит на Панаса и с усмешкой спрашивает его:

- А как у тебя дела?

- У меня? - самодовольно переспрашивает Панас.- У меня... - На мгновение он запнулся. - В общем, у меня все в порядке. Вот только две пули застряли в парашюте.

Петр хохочет.

- Чего ты смеешься? - сердится Панас.

- Ничего себе "все в порядке"! Если бы эти две пули пробили парашют насквозь, они застряли бы у тебя вот в этом месте. - И Петр хлопает Панаса пониже спины.

Панас переходит в атаку:

- А ты что хромаешь, Петя?

Но Бутрым отвечает Панасу серьезно, без улыбки:

- Нечего смеяться, друг. Смешки плохие. Вот и у меня пуля начисто отбила каблук.

Замолкаем. Да, воевать - это не говорить о войне. Чувствую острую необходимость встретиться с Сашей Минаевым, отвести душу. Вот у кого праздник - в первом же бою сбил самолет!

И правда, Саша успокаивает меня быстро и просто.

- Не унывай, Борис, - говорит он. - Посмотри на мой самолет, в нем пробоин не меньше, чем в твоем. А знаешь почему? Плохо мы смотрим по сторонам. В таком бою, как этот, летчик должен иметь глаза не только спереди, но и сзади.

- Но я так крутил головой, что и сейчас шея болит.

- Выслушай меня до конца. Во-первых, надо не просто вертеть головой, но и видеть и здраво оценивать сложившуюся обстановку. И, во-вторых, самый серьезный промах, который все мы допустили, - это то, что каждый из нас гонялся за фашистскими самолетами в одиночку и во что бы то ни стало сам старался сбить врага. Нам надо точно взаимодействовать друг с другом. И выручать друг друга. Ведь сами учим этому испанских летчиков. По-моему, если товарищу грозит опасность, летчик может даже бросить свою цель и поспешить другу на выручку.

Это почти те же самые слова, что говорил Акуленко. Минаев глубоко затягивается табачным дымом и неожиданно улыбается:

- А знаешь, Борис, все же не такое плохое начало. Их ведь было больше, а мы им всыпали. Франко недосчитается сегодня двух "фиатов". Это посерьезнее, чем наши пробоины.

- Кто сбил второй самолет?

- Испанцы, Хорошие ребята! Смелые и скромные. Смотри, как к нам относятся! Словно мы уже разогнали всю фашистскую авиацию.

И действительно, вечером испанские летчики приглашают нас отпраздновать первую победу.

- Какая победа? - возражает кто-то из нас. - Нам же досталось по первое число.

Испанцы лукаво улыбаются: знаем, мол, скромничаете, мы-то видели, как вы сражались. И настойчиво увлекают нас в небольшое здание бывшего аэропорта, где устроены столовая и

буфет для летчиков.

- Ну, если такое дело, - говорит Минаев, - надо пригласить и механиков. Антонио! - кричит он своему механику. - Зови в столовую всех своих!

Антонио мнется:

- Вы все офицеры... Неудобно нам.

Минаев перебивает его:

- Антонио, мы прежде всего русские, советские люди! Понимаешь? Словом, зови всех механиков - и быстрее в столовую.

И вот в просторном зале тесно сдвинуты все столы. Мы сидим вперемежку каждый летчик со своим механиком. Антонио, расхрабрившись, первый поднимает бокал виноградного вина.

- Позвольте мне. Я хочу поздравить славного русского летчика Алехандро с первой победой. Пью за его здоровье и за здоровье всех русских.

- Вива Руссиа! - дружно восклицают испанцы и, опустив бокалы, аплодируют.

И, наверно, не только у меня одного мелькает в это время мысль: "С такими друзьями не пропадем! Научимся бить фашистов!"

Должны научиться! К этому обязывает нас Мадрид мужественный и непреклонный Мадрид. Нам не сразу удалось его увидеть, познакомиться с ним и полюбить его.

Узнать и полюбить Мадрид, и особенно мадридцев, нам в значительной мере помог наш переводчик Иван Кумарьян, с которым мы впервые встретились на аэродроме Барахас. Что бы вообще мы делали без него! Наши севастопольские уроки испанского языка преимущественно с помощью рук, мимики, междометий и еще очень немногих слов - слишком бедные средства для общения. Конечно, друзей понимают с полуслова, иногда даже без слов. Но слова все-таки нужны! А мы подчас не можем ни спросить, ни посоветоваться. И тут на выручку нам приходит Иван Кумарьян. "Товарищ переводчик!" - звали мы его вначале. Потом с официального перешли на более простое - Ваня. "Камарада интерпрете!" - зовут его испанцы.

"Камарада интерпрете" молод, как и мы. Он наш соотечественник, и это особенно приятно. Иван Кумарьян учился на последнем курсе института, когда началась борьба в Испании. Как и многие, он мечтал попасть на эту передовую линию борьбы с фашизмом. Он рвался в Мадрид - и попал туда. Но так случилось, что ему не удалось держать винтовку и лежать за пулеметом. "Вы учили и знаете испанский язык. Сейчас это здесь, где есть русские, - большое дело. Дать винтовку - значит сделать вас рядовым бойцом. А вы можете сделать большее стать

посредником дружбы между русскими и испанскими товарищами".

Вечером первого дня мы уехали с аэродрома в город. То и дело оборачиваясь к нам, наш шофер Маиоло говорит: "Ла Аламера... Проезжаем Конильехас... Ла Консепсион... Камарадас, Ла Консепсион - это уже Мадрид". Мы ничего не видим: светомаскировка. Жадно вглядываемся и различаем только очертания плоских одноэтажных домиков. Потом пошли более массивные здания. Наш автомобиль несся по широким магистралям, кружился вокруг площадей. В стороне мелькали едва различимые силуэты памятников. Маноло не умолкал: "Камарадас! Парк Эль-Ретиро! О! Вам нужно побывать здесь. Камарадас! Пуэрто-дель-Соль!! Запомните: это Пуэрто-дель-Соль!" Маноло, голубчик, запомним! Но что сейчас для нас название этой площади, если мы толком и разглядеть ее не можем.

Лишь через несколько дней нам удалось увидеть дневной Мадрид. Ла Аламера. Небольшой пригородный поселок. Такие же, как в деревнях, домики, сложенные из камня. На зданиях плакаты и лозунги, которые мы уже видели не раз в Картахене, Мурсии: "Они не пройдут!", "Все на фронт!", "Смерть фашизму!", "Да здравствует Россия!". Лишь только мы въехали в поселок, как навстречу нам высыпали дети, женщины, мужчины (откуда они узнали, что едем именно мы?). Вслед нам неслось: "Вива Руссиа!"

Такая же встреча в Конильехасе, в Ла Консепсион.

- Маноло! Не ты ли их предупредил, что мы поедем сегодня посмотреть Мадрид?

- Нет, камарадас! Вы еще плохо знаете мадридцев. Ни к кому они не проявляют такого интереса, как к русским. Они узнали о вашем прибытии на Барахас в тот же час, когда вы опустились на аэродром. О! Камарадас! Извините, но вы мало наблюдательны. Неужели вы не замечали, что возле ограды аэродрома часто стоят группы людей? Вы думаете, они интересуются самолетами? Они их видели немало. Барахас-де-Мадрид существует давно...

Въезжаем в город. Не знаю, как выглядели мадридские улицы до войны. Сейчас они поражают нас порядком, удивительным для города. На некоторых зданиях заметны совсем свежие царапины, щербины от осколков - возможно, снаряд упал вчера или позавчера, но на мостовой никаких следов щебня. Как всегда, словно в доброе мирное время, дворники неторопливо подметают улицы, тщательно собирают мусор и уносят его куда-то в глубину дворов. Девушки с помощью мела и тряпок доводят до блеска оконные стекла, видимо нисколько не задумываясь над тем, что, может быть, через час эти стекла вылетят от взрывной волны.

Разрушений, правда, мало. Пока мало. Маноло говорит, что

возле Пуэрто-дель-Соль мы увидим много поврежденных зданий.

Миновав проспект де Ронда, едем по Алькала. Широкая, столичного типа улица. Все чаще и чаще встречаются мужчины с винтовками за плечами. Улица почти пустынна. В ноябре из города эвакуировались тысячи женщин, детей, стариков; мужчины воюют на разных фронтах. Только возле киосков с водой стоят небольшие очереди, да возле станций метро (оно пролегает как раз под де Энарес) сидят матери с детьми. Маноло утверждает, что некоторые из них сидят сутками: метро - прекрасное убежище от артобстрела.

Горячее дыхание фронта ощутимо здесь уже в полной мере. Машина огибает мадридский парк Эль-Ретиро.

- Парк закрыт для населения, - сообщает Маноло. - Впрочем, вас туда пустят, заедем на минуту.

Меж прекрасных каштанов поднимаются вверх дымки костров: у белоснежных мраморных статуй сидят солдаты, под сплошными зелеными сводами аллей стоят автомашины, тягачи, пушки. До войны парк был любимым местом отдыха горожан. Сейчас не до отдыха - бездействуют запылившиеся фонтаны, на газонах беспрепятственно пасутся кони, подстриженные кусты разлохматились новыми побегами. И только клумбы с многолетними цветами, как в мирные дни, благоухают стойким ароматом.

Это второй эшелон фронта, которому нередко достается не меньше, чем передовым частям. Там и сям темнеют воронки от разорвавшихся снарядов. Фашисты знают, чем стал сейчас мадридский парк, и бьют по нему часто, методично, основательно.

После всего увиденного здесь нас уже не покидает ощущение близости фронта. Проспектом Свободы мы подъезжаем к всемирно известному музею Прадо. У входа стоят бойцы народной милиции.

- Музей закрыт, камарадас!

Мы слышали это уже от Маноло. Но слишком велик соблазн хотя бы быстрым взором пройтись по залам этой редчайшей сокровищницы испанского и мирового искусства. Слова "русские летчики" действуют на милицию магически.

Входим - и ничего не видим. Ни одной картины. Лишь темные четырехугольники на стенах. Полы засыпаны землей (для предохранения от зажигательных бомб), из зала в зал вьются пожарные шланги. Картины - в подвале. Мы спускаемся туда. Полумрак. Тускло светят небольшие электрические лампочки, Длинными рядами, прислоненные одна к другой, стоят здесь более пяти тысяч картин. Тускло, безжизненно поблескивает

бронза рам. Здесь - весь музей Прадо.

В грозные ноябрьские дни музей спасли жители - простые люди Мадрида, народ. Это они снесли все картины в подвал, забили нижние окна металлическими щитами, завалили их мешками с песком. Работа шла днем и ночью. И днем и ночью гудели над городом трехмоторные немецкие бомбардировщики. В одну из ночей здание Прадо окружили световым кольцом тридцать четыре ракеты. Не может быть сомнения в том, что фашисты знали, куда они метят... Но к этому времени все до одной картины покинули свои места на стенах, а наиболее ценные были вывезены из города. Народ защищал гениальные творения своих лучших сыновей.

В ночь на 8 июня нам не пришлось спать. Только собрались лечь, как где-то поблизости разорвался артиллерийский снаряд. За ним - второй, третий. Отдельные разрывы быстро слились в сплошной гул артиллерийской канонады.

Еще днем, пролетая над линией фронта, мы заметили на территории противника активное движение. Передавали, что фалангисты начали сильные атаки в секторе Карабанчель и в районе Эстремадурской дороги и подтягивают к Мадриду свежие силы.

Мы вышли на улицу. Земля вздрагивала от ударов крупнокалиберных снарядов. Над соседним кварталом взвились языки пожара. В тревожном, трепещущем свете четко проступали молчаливые силуэты зданий. Мадрид проснулся. С сонными детьми на руках женщины спешили в убежища. На перекрестках - группы наспех одетых людей. Возле одного подъезда раздался вопль. Никто не бросился на помощь: поймали на месте преступления ракетчика из "пятой колонны". В разных концах города вспыхнули новые пожары. Высокое зарево встало над рабочими кварталами Куатро-Каминос. Смыкаясь в вышине, свет отдельных пожаров озарил все небо над Мадридом. Словно подожженные, пламенели облака. А снаряды все летели и летели, со свистом распарывая воздух.

Обстрел продолжался до рассвета. В третьем часу утра, так и не преклонив головы на ночь, мы едем на аэродром.

- Слышали, что говорят жители? - обращается к нам Минаев. - С самого начала войны не помнят такого сильного огня. Фашисты, видимо, готовят новый удар по Мадриду, вернее, уже возобновили попытку овладеть столицей, снова пытаются сломить железную стойкость республиканцев.

Приезжаем на аэродром и узнаем, что ночью поступил приказ: летчикам и механикам не отлучаться от стоянки самолетов ни на минуту. Все ясно.

Хуан докладывает мне о состоянии самолета и тотчас же принимается что-то мастерить под крылом машины.

- Что ты делаешь, Хуан?

- Постель, камарада Борес. Ведь вы не высыпаетесь.

А сам, сам-то разве высыпается? Но говорить об этом Хуану бесполезно, только удивится: "Я - механик. Разве можно сравнить мою усталость с вашей!"

Прилечь не удается. Сигнал "По самолетам!" - и через три минуты, набирая высоту, наша эскадрилья разворачивается в сторону фронта. Перед глазами мелькают раскрашенные итальянские истребители. Саша Минаев, качнув крыльями, подает мне сигнал следовать за ним и устремляется вниз. Мгновение - и стучат Сашины пулеметы. Самолет фашиста неуклюже переворачивается, показывая свой пятнистый живот, и камнем валится вниз.

В это время я замечаю, что мы сражаемся не одни. На выручку нам подошла вторая республиканская эскадрилья на своих "курносых" - "чатос". Дерутся они здорово, смело. Еще одна наша атака - и "фиаты", прекратив сопротивление, уходят.

В это время от "курносых" отделяется один самолет и совсем близко пристраивается к нам. В самолете - Анатолий Серов. Улыбаясь, он машет нам рукой, показывает большой палец - хорошо, мол! - и, немного пролетев с нами, возвращается к своей группе.

Встреча в воздухе для летчиков всегда полна особого смысла. Эта же встреча особенно знаменательна: с Анатолием мы не виделись с тех пор, как расстались в Мурсии. Он летает с аэродрома Сото, расположенного в семнадцати километрах от нас. Однажды я там был. Разве это аэродром! На этом месте за всю историю испанской авиации не садился ни один самолет. Там, в помещичьей усадьбе, на фамильном ипподроме бегали резвые рысаки, а республиканская эскадрилья на самолетах "чатос" под, командованием Ивана Еременко сумела обосноваться на земле сбежавшего помещика - и как! Не срубив ни одного из вековых пирамидальных тополей, окаймлявших патриархальную вотчину бывшего именитого владельца.

Расстояние от Сото до нашего аэродрома Барахас пустячное, но мы живем в Мадриде, а Серов - возле самого аэродрома. Днем же порой нет и минуты свободного времени. Очень хорошо, что мы его увидели сегодня, он нас увидел. И неспроста он подлетел к нам. Толя не такой человек, чтобы попусту красоваться. Сегодня первый раз мы встретились в бою, помогли друг другу, и своим появлением Толя, видимо, решил напомнить: "Не забыли Мурсии, где обещали тесно взаимодействовать? Вот и перешли от слова к

делу".

С каждым часом на земле и в воздухе бои принимают все более ожесточенный характер. Ни днем ни ночью не прекращается артиллерийский обстрел Мадрида. Особенно ожесточенно фашисты бьют по рабочим кварталам Куатро-Каминос и по центру города. Подъезжая к площади Пуэрто-дель-Соль, мы часто видим, как жители подбирают раненых и убитых. В темноте тихо уносят их в квартиры. Ни плача, ни криков - привыкли...

Еще до нашего появления в Мадриде на Центральный фронт прибыл батальон имени Чапаева. Это замечательное подразделение, слава о нем давно перекинулась через границы Испании. Его одинаково хорошо знают друзья и враги республики. Радио Саламанки захлебывается от ненависти при одном упоминании о Чапаевском батальона. Чудом минуя тьму почтово-таможенных преград, к чапаевцам доходят восторженные письма из многих уголков земли.

Батальон организовался в Альбасете в октябре 1936 года. В его состав вошли антифашисты двадцати одной страны. "Батальон двадцати одной нации", - говорят о нем. Каждый боец - это героическая биография. Люди, не раз томившиеся в фашистских застенках, опытнейшие подпольщики, годами мечтавшие об открытой, с оружием в руках, борьбе с фашизмом как о самом большом долге в жизни.

И вот они встали в строй - слесари и горняки, поэты и ученые; немцы и итальянцы, французы и шведы. Тогда среди них еще не было ни одного русского, но все бойцы с восторгом поддержали чье-то предложение присвоить Интернациональному батальону имя русского героя Василия Чапаева.

Накануне своего первого боя под Теруэлем батальон разучил "Песню чапаевцев". Ее пели на мотив песни "Белая армия, черный барон". В ней были такие слова:

Франко и Гитлер, погибель вас ждет.
Здесь мы - Испании вольный оплот.
Сын ведь Чапаева каждый из нас!
Близок победы решительный час!

Автор этого гимна и боевого марша Чапаевского батальона немецкий поэт-антифашист Ульрих Фукс погиб под Теруэлем. Слова песни стали святыми для чапаевцев.

По всей Испании о них ходят легенды. Прошло немного дней, как мы приехали сюда, а уже слышали и от авиамехаников и от жителей, как в феврале этого года (23 февраля - в день праздника Советской Армии) Чапаевский батальон осуществил необычайный по дерзости маневр в горах Сьерра-Невада, отбил у фашистов

семь деревень, в том числе самую высокогорную в Испании деревню Треволес, захватил много оружия и боеприпасов, освободил окруженных фашистами в горах, измученных, полуголодных и почти безоружных восемьсот республиканских бойцов, и все восемьсот тотчас же встали в строй.

И вот чапаевцы на нашем фронте. Сознание, что мы сражаемся бок о бок с ними, что, может быть, нам доверяется поддержать их всегда стремительные атаки, наполняет сердце особым чувством гордости. Гордости, смешанной с отчетливым пониманием ответственности. Где они сейчас стоят?

Ответ на этот вопрос мы получаем вскоре от самих же чапаевцев. Утром к Минаеву вбегает часовой:

- Прибыл представитель Чапаевского батальона! С листовками!

Минаев одергивает рубашку, приглаживает волосы. Выходит подтянутый, молодцеватый. Неподалеку от стоянки самолетов возле грузовой машины уже толпятся люди. В центре - высокий загорелый человек в гимнастерке, стянутой ремнем и портупеей. На пилотке алая звездочка.

Минаев взволнован, чапаевец тоже - мнет правой рукой портупею, и от этого она врезается в крутое плечо.

- Я очень рад, очень рад, - говорит он, мешая русские, немецкие, испанские слова. - Я рад видеть людей из страны Ленина.

Он с силой вскидывает вверх кулак. На мгновение все замирают, отвечая гостю тем же интернациональным приветствием, И кажется, уже нет толпы, есть строй... Через минуту представитель, совсем как наши друзья испанцы, похлопывает Минаева по плечу.

Мы сидим на траве, и наш гость, с трудом подбирая слова, рассказывает о своем батальоне: с серьезной мужской печалью - о погибших, с нескрываемым удовольствием - о героях батальона, с глубокой заинтересованностью - о нашей стране. Его мечта, как каждого зарубежного коммуниста, - увидеть Советский Союз. И не только увидеть - дожить, довоевать до той поры, когда и его страна встанет на путь свободы и равенства.

Покидает нас чапаевец в полдень. Знойно. Земля онемела от жары. Он садится в машину и, лишь когда она трогается с места, расстегивает воротничок, машет нам рукой.

- Не забудьте - мы под Романильосом... А листовки лучше сбросить сегодня!

Долго потом вспоминали мы эту встречу. Мы не говорили тогда об интернационализме, о великом и нерушимом братстве людей труда и борьбы. Но именно тогда я по-настоящему понял

силу этого братства, силу любви и участия друг к другу, связывающую воедино всех стремящихся к свободе.

Чем тяжелее бои, тем громче звучит клич стойкости и мужества "No pasaran!" - и мы вылетаем на фронт по пять-шесть раз в день. Почти каждый вылет сопровождается воздушным боем. Бои нелегкие. Как правило, с превосходящими силами противника. Но мы все же их бьем так, как полагается. У Саши Минаева на боевом счету уже четыре сбитых фашистских самолета. Делает почин Панас Иванов. Петр Бутрым сбивает второй "фиат".

От постоянной, незатихающей жажды у многих летчиков потрескались губы. На стоянке уже не слышно прежнего шума, шуток, смеха. Приземляешься, выключаешь мотор - и не хочется вылезать из кабины: посидеть бы хоть одну минутку спокойно, ничего не делая, ни о чем не думая...

Чем ближе вечер, тем сильнее усталость. И все же именно предвечерние часы самые благословенные. Не потому, что они обещают близкий отдых, прохладу, конец боевой работы: отдых короткий, прохлада относительная (даже в полночь ртутный столбик в термометре, словно оцепенев от зноя, показывает 35 - 40° тепла), а боевая работа - главное в нашей жизни. В предвечерние часы с особой силой чувствуем и переживаем близость с Мадридом, с рабочим, трудовым Мадридом.

После каждого удачного боя мы плотным строем, крыло в крыло пролетаем над Мадридом, пролетаем над ним даже в тех случаях, когда можно дойти до аэродрома иным, более близким маршрутом. Такова традиция, и не мы ее установили - она возникла еще в первые дни сражений, ее утвердили прибывшие в Испанию советские летчики-добровольцы.

Говорят, еще до войны было два Мадрида - "Мадрид улиц" и "Мадрид крыш". На улицах сверкали зеркальные витрины магазинов, кафе, ресторанов, из открытых окон учреждений сыпалась дробь пишущих машинок, по размякшему от жары асфальту проносились автомашины. А на плоских крышах трепетало по ветру чиненое-перечиненное белье, млели в глиняных горшочках розы. Здесь же играли дети, грелись старики и старухи, занятые каким-нибудь незамысловатым домашним делом. На крышах стучали молотки сапожников, жужжали старинные веретена, художники рисовали картины.

Люди "Мадрида улиц", лакированных автомобилей, важных министерских особняков и шумных ресторанов презирали "Мадрид крыш". Для так называемого солидного человека считалось неприличным появиться на крыше. Солидный человек там не появлялся. Но это не очень огорчало постоянных

обитателей "верхнего Мадрида".

Когда начались бои, жизнь на крышах стала еще более разнообразной.

Для нас, летчиков, пролет над городом - всегда волнующее событие. "Мадрид крыш" ликует: авиаторы республики одержали еще одну победу! И это чувство ликования передается нам, отгоняет усталость. Иногда, да, впрочем, не иногда, а довольно часто, мадридцы становятся свидетелями воздушного боя. В это время крыши Мадрида усеяны тысячами людей. Мы не слышим их голосов, хотя говорят, что на крышах творится нечто невообразимое, но мы твердо знаем: каждая наша удача будет с радостью пережита многочисленными друзьями, а неудача... Нет, неудачи не должно быть! Неудаче будет рад "нижний Мадрид", притаившийся в щелях и злорадно торжествующий, если сводки сообщают об отходе республиканских войск.

В вечерние часы, приблизительно после семи, когда возвращаются домой рабочие, ремесленники, на крышах Мадрида особенно многолюдно, И в эти часы мы стараемся пролетать на небольшой высоте. Тысячи грозно поднятых кулаков говорят нам о единстве народа и республиканской армии, о том, что с нами рабочий Мадрид. Улучив удобную минутку, мы высовываем из кабины руку и отвечаем тем же антифашистским приветствием.

В эти дни мы навсегда привязались к своим механикам и, наверное, навсегда полюбили их. Нет ничего долговечнее, чем память о настоящей дружбе. Сколько было боев - не сочтешь, и многие из них казались незабываемыми. А забылись, стерлись в памяти. Но зато живы и до сих пор согревают душу простые, незатейливые воспоминания. Кажется, что в них особенного?

Вот я подруливаю к стоянке после какого-то очередного, четвертого или пятого, вылета. Хуан уже спешит мне навстречу, протягивает глиняный кувшин, улыбается:

- Пиво холодное.

Пиво, да еще холодное! С жадностью проглатываю несколько глотков. Хуан ставит кувшин на землю и помогает мне вылезти из кабины.

- Не надо, Хуан, - говорю я.

Он словно не слышит, отстегивает парашютные лямки и предлагает мне отдохнуть на аккуратно сложенных чехлах самолета под огромным расписным зонтом.

- С какого пляжа ты привез такой зонт? - удивляюсь я.

- Здесь на складе их сколько хотите. До войны под этими зонтами отдыхали пассажиры, ожидая воздушного рейса.

- А пиво откуда взялось?

- Пока вы летали, я сбегал в буфет.

Несмотря на все уговоры, Хуан продолжает обращаться ко мне на "вы", и тут, видимо, ничего не поделаешь. Дважды я пробовал пить с ним на брудершафт, и как только мы выпивали, Хуан виновато смотрел на меня.

- Я пил за дружбу, камарада Борес, и, поверьте мне, я буду неплохим вашим другом.

- Почему "поверьте"? Почему "вашим"?

- Я буду неплохим другом, но позвольте мне все же обращаться к вам по-старому. Вы старше меня.

- Но мы же почти одногодки!

- Дело не в возрасте. Вы приехали из Советского Союза. Для меня советский человек - выше всех, кого я встречал в жизни.

- Но и ты и я - коммунисты!

Осмотрев самолет после очередного вылета, он присаживается рядом со мной. Вытирая масленые руки, молчит. Но я чувствую, что он хочет о чем-то спросить и не решается. Обычно так бывает, когда самолет не совсем в порядке. И я сам спрашиваю его:

- Ты хорошо осмотрел самолет?

- Как всегда.

- Ну что?

- Спереди, - неохотно говорит Хуан, - в капоте мотора четыре пробоины. Вы должны были видеть, кто стрелял по вашему самолету.

- Почему ты так думаешь?

- Судя по пробоинам, атака произошла на встречных курсах. К счастью, пули прошли только через капот, не повредив мотора.

- Да, досталось крепко, - говорю я. - Зато противнику я всыпал еще крепче, летать фашист больше не будет.

- Значит, это третий! - восклицает Хуан и его лицо выражает одновременно и радость и обиду. - Почему же вы сразу не сказали мне об этом, камарада Ворес!

Хуан возмущен. Он смотрит мне прямо в глаза, и, право, я чувствую себя неловко под этим прямым, честным взглядом. Он прав. И я корю себя за невнимательность. Хуаном владеет не праздное любопытство; он такой же боец, как и я, и все наши победы - общие победы.

Честность, искренность Хуана, его беспредельная, почти самозабвенная преданность делу кажутся исключительными. Иногда я думаю: мне повезло - и еще как! Я нашел не только надежного помощника, но и верного, преданного друга.

Но только ли мне повезло?

Иногда мы возвращаемся после сильного воздушного боя парами, а случается и в одиночку. Сегодня почему-то запоздал

Бутрым. Его механик волнуется, обращается то к одному летчику, то к другому:

- Камарада! Что случилось с Педро? Скажите только одно: он прилетит?

Успокоенный кем-то из нас, он продолжает:

- Пока Педро в воздухе, не могу найти себе места, а последние минуты полета слежу только за стрелками своих часов. Если бы можно было уходить в полет вместе с вами!

Чего не отдашь за такие слова!

Лежу под плоскостью самолета, прячусь от солнца. Возникает мысль написать друзьям. Мы ведь уже две недели в Испании! Рядом Хуан читает газету. Черная траурная шапка на первой полосе режет глаза: "Разрушение Альмерии! Новое злодеяние фашистов! Германские военные корабли подошли к мирному, беззащитному городу... После первых выстрелов население пыталось спастись в окрестностях города... Снаряды настигали женщин, стариков, детей... В больницах не хватает мест..."

- Хуан! - говорю я. - Это, наверно, свежая газета? Я ничего не слышал об Альмерии.

- Не совсем свежая, камарада Борес. Обстрел Альмерии случился тридцать первого числа.

- Послушай,- говорю я.- Дай мне. Я буду читать.

Перед глазами мелькают строчки: "Репетиция тотальной войны... Поголовное истребление мирных жителей..." И вдруг не только сами эти события, но и то, как рассказано о них, вызывает ярость.

Дальше читает и переводит Ваня Кумарьян. "Если вспыхнет европейская война, то сцены, подобные тем, которые мы видели в Гернике или Альмерии, будут повторяться в каждом из городов Европы. Нам, может быть, придется увидеть охваченный пламенем центр Манчестера, увидеть, как вражеские самолеты расстреливают из пулеметов мирное население Лондона..."

Кто это пишет? Некий Питер Грин, корреспондент газеты "Манчестер гардиан". Сволочь этот Питер Грин! Он хочет испугать меня, как и других простых людей мира, морально разоружить нас! Да, Альмерия разрушена. Мы запомним это и никогда не забудем. Но что за провокаторские вопли о якобы несокрушимой силе фашизма?

Я вспоминаю мощную демонстрацию протеста против измывательства убийц над испанским народом.

Вчера нас вызвали на "Телефоник" - главный наблюдательный пункт, чтобы мы уточнили с него линию фронта. Нам нужно было как можно быстрее вернуться на аэродром. Маноло гнал машину во всю мочь. Но, подъезжая к бульвару Кастельяхо, он вынужден

был остановиться. Весь бульвар был запружен людьми. Мы оставили Маноло на перекрестке и пошли пешком. Здесь-то я и увидел демонстрацию республиканцев. Солдаты и рабочие, женщины и юноши шли по мостовой, взявшись за руки. Над колонной трепетали алые полотнища: "Смерть палачам Герники и Альмерии!", "Долой фашизм!". И, гулко ударяясь в стены зданий, гремела любимая песня Мадрида с решительным, как клятва, припевом: "No pasaran! No pasaran!" Солдаты пели ее, потрясая поднятыми вверх винтовками.

Проталкиваясь вперед, мы обгоняли демонстрантов. Нам хотелось увидеть, куда идут все эти люди, кто их ведет. Наконец мы приблизились к голове колонны.

И тут мы впервые увидели Пасионарию - Долорес Ибаррури. Высокая, статная, с откинутыми назад глянцево-черными волосами, она шла, твердо сжав губы. Рядом с ней легко шагал сухощавый, похожий на молодого рабочего Хосе Диас. В одной шеренге с ними шли члены ЦК Компартии Испании.

- Вива эль партидо коммуниста де Эспанья! - воскликнул кто-то.

И тотчас возникли звуки боевой песни бойцов республиканской армии - песни защитников Мадрида. Долорес улыбнулась и протянула руку Диасу. И сразу же вся первая шеренга взялась за руки.

Шла партия беззаветного мужества и революционной стойкости, единственная партия в Испании, безраздельно преданная республике, свободе, народу. Шла партия коммунистов.

И отовсюду, из близлежащих переулков и улиц, вливались в колонну, не нарушая ее мерного движения, все новые отряды рабочих и работниц, служащих мадридских учреждений. Вместе с партией шел народ, выражая свою непреклонную верность республике.

Через полчаса мы поднимаемся по крутым лестницам "Телефоника" - самого высокого здания в городе. Пятнадцать этажей этого здания выстроены в стиле американских небоскребов: плоские стены - ни единого выступа, балкончика, лепного украшения. Но шестнадцатый и семнадцатый этажи образуют типично испанскую средневековую башенку. Небольшая в сравнении с пятнадцатиэтажным основанием, она выглядит в общем нелепо.

Стиль этого мадридского небоскреба не случаен. Его строили американцы. Собственно говоря, до сих пор громоздкая телефонная станция, разместившаяся на пятнадцати этажах, принадлежит какой-то американской компании, служащие

американцы; телеграммы, бланки, документы, как правило, оформляются на английском языке. Американцы чувствуют себя здесь независимо: служащие компании сохраняют видимость нейтралитета ж, чтобы показать свою непричастность ни к одной из сторон, называют республиканцев "домашними", а мятежников - "пришельцами". "Пришельцы" - это звучит мягко и незлобиво. Еще бы, добрая половина акций американского общества принадлежит заокеанским друзьям и сторонникам Франко!

Не нравятся нам эти пятнадцать этажей, здесь все чужое, здесь веет холодком предательства. Возможно, и даже наверное, в "Телефонике" гнездится немало шпионов. Нашли же они себе надежное убежище в иностранных миссиях! Многим известно, что группа франкистов, именующая себя "белой колонной", приютилась под крышами южноамериканских посольств.

Распахиваем массивную дверь на площадке шестнадцатого этажа. Узкая железная лестница ведет на НП. Сверху доносятся голоса. На самом верху есть круглая комната с узкими, как бойницы, окнами: в них, словно присев на колени, установлены стереотрубы. Это уже другой мир. На НП шумно. По очереди знакомимся с собравшимися здесь командирами наземных частей и подразделений,

- Вот они, виновники непредвиденной атаки в Университетском городке,улыбается, глядя на нас, коренастый полковник с седыми волосами, четко оттеняющими моложавое смуглое лицо.

Мы недоумеваем: какая атака и при чем здесь мы? Полковник рассказывает о нашем вчерашнем воздушном бое. Он протекал над Университетским городком, над самой линией фронта. Воздушная схватка привлекла всеобщее внимание: на земле прекратилась стрельба. Все ждали, кто одержит победу. И вот мы сбили одного фашиста. Несколько минут над окопами бушевала овация. А когда на землю упал второй вражеский истребитель, пехотинцы, не дожидаясь команды, поднялись и ринулись в атаку. И отбили у марокканцев полквартала.

В разговор вступает человек, одетый в простую солдатскую гимнастерку никаких знаков различия.

Крепко пожимая нам руки, он представляется:

- Комиссар Интербригады. - Потом кивает в сторону полковника: - Наш сосед. Вчера, увидев их атаку, один наш батальон не выдержал и тоже пошел на штурм здания. Без предварительной подготовки, без артиллерийской поддержки. Отбили у марокканцев здание, отбили! Впрочем, ничего удивительного в этом нет. Вам приходилось читать это воззвание?

Он достает из планшета аккуратно сложенный лист бумаги.

"Мы пришли из всех стран Европы, часто против желания наших правительств, но всегда с одобрения рабочих. В качестве их представителей мы приветствуем испанский народ из наших окопов, держа руки на пулеметах... Вперед, за свободу испанского народа! 12-я Интернациональная бригада рапортует о своем прибытии. Она сплочена и защитит ваш город так, как если бы это был родной город каждого из нас. Ваша честь - наша честь. Ваша борьба - наша борьба. Салуд, камарадас!"

- Замечательное воззвание, - говорим мы.

- О да! Мы написали его, когда многие профашистские газеты за границей поспешили сообщить, что Франко уже вступил на белом коне на площадь Пуэрто-дель-Соль. Теперь нам легче - у нас есть опыт борьбы. Правда, мало оружия. Очень мало. Особенно пулеметов. Но решимость наша та же, что и тогда, когда мы писали это воззвание. Даже крепче!

Разговаривая, мы подходим к окну. Просим показать нам, где проходит линия фронта в Университетском городке. От "Телефоника" до северо-западной окраины Мадрида, где расположен городок, около трех километров. Невооруженным глазом можно различить лишь наиболее крупные здания. Комиссар поворачивает стереотрубу и, отыскав то, что хотел, восклицает:

- Вот! Глядите. То здание, которое мы вчера отбили!

Над зданием гордо развевается красный флаг.

Возле нас собираются представители некоторых передовых частей. Каждый стремится в первую очередь показать тот кусочек земли, который бойцам удалось вырвать у врага. В этом нет и тени хвастовства. Командиры гордятся своими победами не меньше, чем успехами соседей. Долго глаз стереотрубы смотрит на Толедский мост. Возле этого моста, ведущего через Мансанарес в центр Мадрида, уже несколько месяцев кипят кровопролитные бои. Как нигде, у каменного Толедского моста звучит могучее и непреклонное "No pasaran!". Первой обороняла этот мост бригада Лукача - Мате Залки. С той поры защитники Мадрида считают высокой честью стать на охрану моста. Круто поворачиваясь, стереотруба останавливается на зеленой путанице ветвей парка Каса-дель-Кампо. Здесь марокканцы ближе всего подошли к центру Мадрида. От "Телефоника" до парка не больше двух километров.

Часть парка Каса-дель-Кампо, Университетского городка, западный берег реки Мансанарес - вот все, что захватили мятежники. Здесь линия фронта (заметим, что защитники Мадрида держали врага на этой линии два с лишним года!).

Оторвавшись от стереотрубы, мы долго смотрим с высоты семнадцатого этажа на Мадрид. Узкой синеватой лентой вьется по его западным и юго-западным окраинам Мансанарес. Невелика река, но слава о ней гремит сейчас по всему свету. Ежедневно ее упоминают военные сводки, поэты слагают о ней песни. Мансанарес - рубеж, о который споткнулись фашисты.

К востоку от Мансанареса к центру города тянутся лучи улиц. Многие из них забаррикадированы мешками с песком. На зданиях колышутся красные флаги. Город прекрасен красотой солдата, вставшего на пути врага и уверенного в своих силах.

Колышутся красные флаги, и где-то там, внизу, по знойной, солнечной улице Алькала еще движутся демонстранты.

- Тише, не разговаривайте. Может быть, мы услышим их. Слышите?

До нас доносится песня демонстрантов.

- Наши поют, - тихо говорит полковник, положив руку на плечо Минаева.

Наши поют! Мы, русские, и они, испанцы,- одно целое. Ни границы, ни обычаи, ни язык - ничто и никогда не разъединит народы, если их влечет одна цель - победа. Вот о чем я напишу товарищам в Москву!

Через час на аэродроме вырываю листок из блокнота, достаю перо. Но в этот момент взлетает огненно-красная ракета. Тревога! Вылет!

Ветер, поднятый пропеллером, отбрасывает далеко в сторону и белый листок, и взъерошенный блокнот! Взлетаем прямо со стоянок, не теряя времени на выруливание.

...А нам свежие газеты, журналы, письма привозят в полдень прямо на аэродром. Мы с нетерпением ждем прибытия почты, хотя писем нам пока еще не шлют и, наверное, не скоро пришлют, а газеты и журналы - испанские, мы читаем их еще с трудом. Но желание узнать, что происходит на фронте, в мире, а главное - как живет наша Родина, так велико, что мы с жадностью развертываем и мадридские газеты.

И вдруг... Не ослышались ли мы? Наш почтарь веселым тенорком кричит нам, размахивая пачкой газет:

Камарадас! Периодико русо! (Русские газеты!) Что есть духу бежим навстречу почтальону. Никогда не думал, что можно так обрадоваться не письму, не весточке от родных, а газете. А впрочем, сейчас газета для нас - письмо с Родины, письмо о Родине.

- "Правда"! - восторженно кричит Панас, потрясая номером газеты.

Волощенко осторожно, двумя пальцами, держит в руках

"Огонек". Знакомый заголовок "Известия" поглощает все внимание Бутрыма.

Кого благодарить? Кто так здорово придумал, прислав нам как раз те номера газет, о которых мы больше всего мечтали,- номера, посвященные перелету Чкалова и его друзей?!

Двадцатого июля Иван Кумарьян прочитал нам из одной испанской газеты очень краткое сообщение о том, что советский летчик Чкалов вместе с двумя своими товарищами на одномоторном самолете перелетел через Северный полюс и приземлился в Америке. И больше никаких подробностей. Все наши попытки узнать что-нибудь еще - тщетны, другие газеты прошли мимо этого события и печатали главным образом о происходящей войне, о политике вокруг нее.

И вот наконец-то смотрим на портреты дорогих нам земляков - Чкалова, Байдукова, Белякова, с жадностью читаем все, что относится к этому удивительно смелому свершению в истории человечества. Представляем, с каким удивлением американцы смотрят на героев русских с приятными, добродушными лицами, на тех самых русских, о которых в те годы так часто говорили как о невежественных, почти первобытных или представляли их в образе красных комиссаров, готовых уничтожить все святое на земле.

Каждая прочитанная нами строчка вызывает в душе ликование, гордость за Советский Союз. Даже одно то, что мы сами являемся советскими летчиками, дает нам право принять частицу мужественного чкаловского перелета как свое личное дело.

Испанские летчики, техники спрашивают, знал ли кто из нас Чкалова. Саша Минаев отвечает:

- Вместе учились летать. Валерий на два года раньше меня окончил военное училище летчиков.

Испанцы вопросительно смотрят на нас. Мы с Петром Бутрымом дополняем. Говорю я и беспокоюсь, сможет ли Иван Кумарьян точно перевести:

- Знаем Валерия Павловича, он прилетал к нам на аэродром еще в тысяча девятьсот тридцать пятом году, чтобы помочь освоить новый тип истребителя, самолет И-16. Чкалов испытывал этот самолет, и вот теперь мы летаем вместе с вами на том самом самолете, который вы называете "мошкой".

Испанцы смотрят на свои самолеты, смотрят на нас с таким удивлением, будто мы перелетели вместе с Чкаловым через Северный полюс.

А я в тот день, конечно, не мог и предположить, что без малого через год буду часто встречаться с Чкаловым в кругу

общих друзей. Валерий Павлович особенно сблизился с Анатолием Серовым: они были немного похожи друг на друга своими бунтарскими характерами и очень часто сходились во взглядах, обсуждая проблемные вопросы авиации.

Чкалов не скрывал своей зависти к нам, высказывая мысль, что для летчика-испытателя бои с фашистами в Испании - самая лучшая проверка всех его качеств, он не раз сетовал, несмотря на веские доводы, что его не пускали в Испанию. Мы-то знали, почему его не пускали: в Чкалове видели человека, которому суждено двинуть далеко вперед перспективы развития авиации.

И не думали мы о том, что вскоре нам троим - Серову, Якушину и мне придется выполнить от лица всех советских летчиков печальную миссию пилотировать над Красной площадью в день похорон Чкалова...

А пока что мы ведем бои в небе Испании. Саша Минаев как-то вернулся из штаба хмурый и озабоченный:

- Все к моему КП! Есть серьезная новость.

Командный пункт Минаева оборудован нехитро: возле своей стоянки он разбил палатку, в ней телефонный аппарат, дежурный - вот и все. Минаев считает, что КП у него расположен очень удобно: он всегда может взлететь первым.

Быстро собираемся возле палатки - всем в нее не вместиться.

- В последнем бою мы сбили двух итальянцев,- говорит Минаев. - Так вот, эти молодчики сообщили: недавно на одном из совещаний Франко заявил, что в ближайшее время вся республиканская авиация будет разгромлена с помощью немецких истребителей новейшей конструкции. Заявление хвастливое. Но оно не случайное. Пленные фашистские летчики, правда, не знают данных нового немецкого самолета, однако они якобы слышали, что это машина с большими возможностями и значительно превышает летно-тактические данные всех действовавших до сей поры на фронте истребителей. Слышали они также и то, что на этих новых машинах будут летать только немецкие авиаторы, имеющие отличную подготовку и практический боевой опыт. Отборные летчики. Понимаете?

- Может быть, всего-навсего очередной пропагандистский трюк фашистов? замечает кто-то.

- Не думаю,- возражает Минаев.- Мы уже могли убедиться, что немецкие фашисты ничего не жалеют для Франко. К тому же ясно, что для них Испания опытное поле боя, где можно в настоящей боевой обстановке испытывать новые образцы оружия. Нужно серьезно готовить себя к тому, что в скором времени придется иметь дело с более сильным противником. И прежде всего усилить наблюдение за воздухом как в бою, так и на

аэродроме... Да, чуть не забыл: всем, всем вам горячий привет от Анатолия Серова.

Я всегда замечал, что люди, знавшие Серова, говорили о нем с искренним удовольствием. Даже человек меланхоличный, вялый оживлялся, вспоминая об Анатолии, словно в самом воспоминании о человеке мощной, редкой энергии была какая-то будоражащая сила. Мы с некоторой опаской догадываемся, как Серов оценивает нашу боевую работу,

- Доволен,- коротко отвечает Минаев.- И больше всего доволен тем, что обе наши эскадрильи с каждым днем все лучше взаимодействуют друг с другом.

После такой оценки, кажется, и сам черт не страшен. Для летчика, как и для людей других специальностей, лучшая похвала - похвала мастера.

И вот наступило 8 июля. Уже на рассвете этого дня наша эскадрилья была поднята по тревоге. Фашистские бомбардировщики проявили подозрительную прыть. Солнце еще не оторвалось от горизонта, а они уже попытались произвести налеты на некоторые республиканские аэродромы.

Мы отогнали их. Но повышенная активность вражеской авиации заставила насторожиться. Приземлившись, мы не вылезли из кабин. И правильно: едва механики кончили заправку баков, как над аэродромом с шорохом взлетела вторая сигнальная ракета.

В двенадцатом часу дня был дан третий по счету сигнал на вылет. Мы начали догадываться: нас изматывают. На этот раз линию фронта перелетела большая группа "фиатов" и сразу же стала обстреливать республиканские части в районе Университетского городка.

Десять истребителей во главе с Анатолием Серовым вылетели немного раньше нас. Как рассказывали потом жители Мадрида, больше всего их удивило то, что, вопреки своему обычному поведению, "фиаты" первыми бросились на республиканские самолеты. Непонятная храбрость фашистов удивила и серовцев. Правда, "фиатов" было в два раза больше, но ведь прежде при таком же соотношении сил они обычно не спешили завязывать бой.

Группа Анатолия Серова, как всегда, сражалась с беззаветной храбростью, на пределе своих сил и мастерства. Приближаясь к центру Мадрида, я заметил один горящий фашистский самолет, в стороне от него - второй. Несмотря на этот урон, "фиаты" не отступали. По-прежнему обладая большим численным превосходством, они начали теснить республиканцев. Воздушный бой постепенно перемещался к центру города.

Мы подоспели вовремя. Видимо, еще издали заметив нас, серовцы с новой силой обрушились на фашистов. В кипении атак забелело еще одно парашютное облачко.

Минаев развернулся и дал сигнал "Подготовиться к бою!". Несколько секунд и мы схватились с "фиатами". Теперь силы были почти равными - при таком соотношении итальянцы раньше сразу бросились бы врассыпную. Сейчас происходило что-то невероятное. Мы били их, а они продолжали остервенело лезть на нас. Им удалось сбить один республиканский самолет. Оторвавшись на мгновение от боя, я увидел, как кто-то из наших упрямо ведет горящий самолет к окраине города.

"Что происходит сегодня с фашистами? Откуда такая смелость?" - подумал я, и как бы в ответ на мой вопрос в синей высоте холодно блеснули серебряные крылья незнакомых самолетов.

Они! Восьмерка... Восьмерка самолетов новой конструкции уверенно шла в плотном строю. Все стало ясно - и почему "фиаты" так упорно дрались на этот раз, и почему спозаранку нас начали изматывать в воздухе. Словно занесенный над нами кинжал, серебряные монопланы молниеносно развернулись и стремительно, вытянувшись цепочкой, пошли в пике. Чистый маневр, отличная слаженность, ничего не скажешь.

Говорят, что в эту минуту замер весь Мадрид, наблюдавший за воздушным боем. Монопланы отвлекли не только наше внимание - "фиаты", видимо уже торжествуя победу, прекратили атаки. Это была первая ошибка фашистов.

Немцы допустили и вторую ошибку. Они, очевидно, хорошо знали, что "чатос", на которых летал Серов,- машины маневренные, но с меньшей скоростью на пикировании, чем все остальные самолеты. Может быть, им было известно также, что нашими "чатос" управляют летчики, не знавшие поражений, и им не терпелось в первую очередь разделаться именно с ними. Во всяком случае, они самонадеянно, всем строем обрушились на эскадрилью Серова. И это позволило нам свободно ударить по немцам.

Удар был сильным. Строй немцев раскололся. В первую же минуту острой, стремительной схватки Бутрыму удалось основательно зажать одного гитлеровца. Тот попытался уйти от Бутрыма глубоким виражом, но Петр смело, почти отчаянно, по диагонали срезал расстояние и ударил по фашисту из двух пулеметов. Бил он наверняка, целясь прямо в летчика. И новенький, лакированный моноплан, которому франкисты пророчили верную победу, неуклюже повалился вниз. В мадридском небе ему удалось пробыть всего несколько минут.

Это был переломный момент боя. "Фиаты" заметались. Теряя самообладание, гитлеровцы скопом ринулись на нашу эскадрилью. Но все это освободило руки Серову. Пользуясь его поддержкой, мы не упускали инициативы, и, удачно поймав в перекрестие прицела немецкую машину, я точно ударил по ней. Самолет не загорелся, но, по-видимому, мне удалось вывести из строя управление машиной, и фашистский летчик вынужден был выброситься с парашютом.

Итальянцы первыми стали уходить на свою территорию. Немцы перешли от наступательного маневра к оборонительному, отходя все дальше от центра города. И бросились наконец наутек.

Мы не преследовали их. Мы здорово устали. Я впервые заметил, что у меня дрожат руки. Едва ли от нервного напряжения - оно прошло. От слабости, от усталости.

По традиции мы собрались над центром Мадрида. И, разлетаясь по своим аэродромам, на прощание покачали крыльями самолетов. С особой силой эти безмолвные сигналы несли сегодня от одной машины к другой наши чувства дружбы, взаимной благодарности и гордости друг другом. Только одно омрачало радость: жив ли тот из наших товарищей, кто вышел сегодня из воздушного боя на горящем самолете?

Лишь только расстались с эскадрильей "чатос", усталость дала себя знать с новой силой. До посадки нужно было лететь несколько минут, но казалось, что самолет тащится неимоверно медленно. Мучила жажда, язык во рту шершавый, горячий. Я радуюсь, что могу воспользоваться приспособлением Хуана. На днях он смонтировал в кабине самолета термос с трубкой. Беру в рот костяной наконечник трубки и заранее представляю удовольствие от холодного пива. Тяну в себя. Что такое? Густое, теплое молоко! Через силу проглатываю один глоток, еле сдерживая отвращение.

Рядом со мной летит Панас. Гляжу в его сторону - наверное, его проделка, чья же еще? Панас ухмыляется. Эх, Панас, Панас, кто и когда тебя исправит! И обижаться-то на тебя трудно. Устаешь, как все, н откуда только силы в тебе берутся на озорство.

Мельком замечаю: за нами со снижением идет "чато". Кто это? Не Серов ли? Ну конечно, он! "Чато" приземляется вслед за мной. Оборачиваюсь и вижу, как, заруливая, Анатолий широко улыбается. Через минуту я уже похрустываю в его объятиях. Он крутит меня в воздухе, целует и опускает на землю.

- Молодец, Борька! А где Петр? А-а! Вот он!

Через секунду Бутрым с опаской доверяется железным объятиям Толи.

Весь аэродром в волнении. Мы еще не знаем, что за нашим боем наблюдали десятки тысяч людей, что в Университетском городке воодушевленные нашим успехом республиканцы, не дожидаясь приказа, снова поднялись из окопов и пошли в атаку.

Нас окружают не только механики, не только солдаты охраны, но и весь обслуживающий персонал аэродрома. Испанцы группами обсуждают происшедшее.

А в центре нашей группы летчиков и авиамехаников - Анатолий. Мы засыпаем его вопросами. Спрашиваем, кого подожгли итальянцы и не знает ли он, что с летчиком, что с самолетом.

Анатолий называет нам фамилию летчика: Петров.

- Уже второй раз ему приходится искать выход из подобного положения. Отчаянный парень. Несгораемый! Я уверен, что он на этот раз отделается более или менее благополучно. Пламя с бензобака он сорвал скольжением, горела только обшивка правого крыла.

У Серова замечательное, неоценимое качество, которым владеет далеко не каждый летчик: ему удается видеть почти все, что происходит в воздушном бою. И меня и Бутрыма, например, удивляет: откуда, собственно, Анатолий знает, что именно мы сбили немцев?

Серов отвечает просто:

- А что вы нашли удивительного? Я же почти каждый день встречаюсь с вами в воздухе. Нетрудно запомнить, на каком самолете летает каждый из вас. Вот, например, у Саши Минаева хвостовой номер - двойка, у тебя, Борис,- пятерка, у Петра - шестерка. А тебе, Панас, кстати сказать, один "фиат" здорово всыпал снизу.

- Откуда ты мог заметить это, если я сам ничего не видел?

- Поди и посмотри свой самолет.

Идти Панасу не приходится. К нам прорывается его механик с изодранным парашютом в руках. В складках белого шелка торчат несколько осколков крупнокалиберных разрывных пуль.

И, как часто это бывает с Серовым, неожиданно и круто он поворачивает разговор в новое русло:

- Как вы думаете, прилетят они сегодня еще или нет? По-моему, нет. Мы им всыпали так, что дай бог, если опомнятся к вечеру. Но все-таки стоит быть настороже. Сегодняшняя встреча с немецкими монопланами дает возможность сделать некоторые выводы. Нам на "чатос" драться с ними гораздо труднее, чем вам на своих самолетах. Следовательно, давайте договоримся на будущее. При новых встречах, мне кажется, именно вам целесообразнее в первую очередь связывать боем немцев, а с

итальянцами мы как-нибудь сами расправимся. Таким образом, взаимодействуя друг с другом, мы нарушим их тактику.

Неожиданно Серов снова меняет тон, усмехаясь:

- Вообще говоря, если вы и подбросите в мою сторону одного из этих немецких "пинавтов", я в обиде не буду. Сегодня неплохое начало. Немцы и итальянцы потирают сейчас свои шишки. Но ясно: надеются отплатить нам при первой же возможности.

- А как Добиаш, Короуз? Как Петрович? - спрашиваем мы Серова.

Тот только взмахнул головой:

- О, это ребята что надо! А вы знаете, - говорит он, - ведь Петрович, оказывается, сильнейший югославский футболист. Божидар - Божко - Петрович! Входил в сборную страны. И притом был студентом, учился на юриста в университете. И вот приехал сюда. Не за славой приехал парень! - Он подумал, покачал головой. - Интересные ребята. Вы знаете, что у Короуза не больше не меньше как двенадцать братьев и две сестры?! Ничего себе семейка?! Вы знаете, что он во время восстания шуцбундовцев воевал все десять дней? А было ему тогда двадцать лет. Помоложе нас был парень. Вы знаете, что, когда в тридцать четвертом году он и его товарищи приехали в Советский Союз, им, шуцбундовцам, предоставили честь открыть парад на Красной площади? Они шли в синих рубашках и синих беретах. Это настоящие ребята, ничего не скажешь!

Кто-то начинает вновь вспоминать детали минувшего боя. Но Серов уже нетерпеливо переминается:

- Ладно, ребята. Еще наговоримся. Спешу к своим. Будьте здоровы. До встречи в воздухе.

Он быстро жмет руки всем, кто стоит возле него, и круг размыкается...

Фашисты в этот день уже больше не появляются. День нашей большой победы оказывается в какой-то мере днем отдыха. Мы отлеживаемся под плоскостями, не торопясь наведываемся в буфет, вообще роскошничаем. Минаев предлагает вечером заглянуть в кафе, и предложение, конечно, принимается с великим удовольствием. Даже природа впервые за много дней проявляет к нам благосклонность: к вечеру над Гвадаррамой сгущаются тучи, свежий предгрозовой вечер выдувает с аэродрома застоявшуюся духоту, и наконец разражается сильный, проливной дождь.

Сняв одежду, в одних трусах, мы сечем руками прямые, словно натянутые между небом и землей струи дождя, смеемся, прыгаем, как мальчишки, освобождаясь от усталости.

А вечером Маноло везет нас в город. Кажется, уже третий раз

за день он рассказывает нам, что сегодня улицы Мадрида были переполнены народом, многие залезли на крыши. Иногда пули ударялись в стены домов и мостовую, но Маноло клянется, что никто не обращал внимания на это и никто не спешил в укрытие. Все стояли, будто загипнотизированные. Двух итальянцев летчиков, спустившихся на парашютах прямо на улицу, схватили, и, честное слово, Маноло не знает, что с ними сталось бы, если бы не вмешались подоспевшие патрули.

- Мы уже слышали об этом, Маноло. Тебе же трудно говорить и вести машину. Еще задавишь кого-нибудь.

- Неважно, что вы слышали,- отвечает Маноло.- О хорошем можно говорить много раз, и хорошее не станет от этого плохим. Слушайте, что было дальше.

Когда появились какие-то новые, белые самолеты, толпа закричала: "Немцы! Немцы!" И он, Маноло, тоже закричал в негодовании. Ему, Маноло, показалось, что перевес на стороне фашистов. О! Это было страшно. Вдруг один немецкий самолет повалился на землю, за ним другой! Если бы вы видели, камарадас, что творилось в этот момент на улицах. От радости в воздух летели кепки, шляпы, пачки сигарет, спички - все, все, что попадалось под руки!

Вдруг Маноло круто тормозит: на перекрестке - дежурный патруль. Маноло открывает дверцу.

- Авиадор русо,- говорит он, кивая в нашу сторону.

Старший патруля, офицер, восклицает: "О-о-о!" - и с любопытством заглядывает через опущенное стекло внутрь машины. Увидев нас, расплывается в улыбке.

- Спасибо, товарищи, за сегодняшний день! Можете следовать. Счастливого пути!

В кафе, куда мы завернули по дороге домой, к нам подходит пожилой испанец с серебряной проседью в волосах, с глазами редкого у испанцев цвета голубыми. Почтительно останавливается на некотором отдалении от нашего столика, просит извинения и стоя обращается к нам:

- Сеньорес... камарадас... простите, не знаю, как к вам обратиться.

Мы приглашаем его сесть за стол. Мгновение он колеблется, но потом, молодо тряхнув головой, садится.

- Наблюдая сегодня за боем, - медленно говорит он,- я подумал, что так смело сражаться с фашистами могут только люди, защищающие свою землю. Землю, на которой старились их деды, трудились их отцы, мужали они сами, юноши. Но мне сказали, что немцев бьют русские. Я не поверил вначале. Русские? Зачем им нужно жертвовать собой? Их земля далеко. Их страна -

счастливая страна. Простите, я никак не могу понять: что заставляет вас биться насмерть, рисковать не у себя на Родине, а так далеко от нее, здесь, в Испании?

Мы молчим. Что ответить этому человеку? Ведь и просто и трудно ответить...

Минаев мягко кладет руку на плечо испанцу.

- Видите ли,- говорит Саша,- наши отцы оставили нам в наследство завоеванное ими неоценимое богатство. Мы интернационалисты. Мы - за свободу всех народов и против всякого рабства и угнетения.

- Вы, молодой человек, говорите загадками,- улыбается испанец.- Можно подумать, что завещанное вам богатство находится у нас, в Испании.

- Да, вы правы, - серьезно отвечает Саша. - Часть нашего богатства находится и у вас, в республиканской Испании. Это богатство - свобода человека. За нее борются республиканцы, весь испанский народ. И мы, русские, не можем стоять в стороне от этой борьбы. И независимо от того, где нам придется драться с фашистами - сегодня над Мадридом, а завтра, может быть, над своим родным городом, - мы будем с ними драться.

Саша отпивает глоток лимонной воды и внимательно смотрит на собеседника. А тот устремил взгляд куда-то в пространство и молчит. Вдруг мы замечаем на глазах у испанца слезы.

- Понимаю вас, теперь я понимаю,- волнуясь, говорит он и встает перед нами во весь рост.- Разрешите пожелать вам большого счастья. Пожелать вам жизни!

И, крепко пожав нам руки, не оборачиваясь, быстро выходит из кафе.

Маноло - живой справочник по Мадриду. Он знает тысячи людей. И мы не перестаем удивляться этой его особенности.

- Имени его я не знаю,- подумав, отвечает он.- Но знаю - это один из лучших наших музыкантов. Он сочиняет музыку к испанским песням. И еще я слышал, будто его сын недавно погиб в Астурии, сражаясь в рядах республиканцев.

Когда мы подъезжаем к Бельяс Артэс, Бутрым спрашивает Минаева:

- Ты не знаешь марки новых немецких монопланов?

- Знаю, - говорит Минаев, - "мессершмитты".

- "Мессершмитты"?

Мы еще не предполагаем, что вскоре это слово станет одним из самых зловещих.

На другой день стало ясно, почему "мессершмитты" появились над городом именно 8 июля. Все мадридские газеты

вышли с крупными шапками: "Успех республиканцев в районе Брунете", "Бойцы республики наступают на Брунете".

Почти три месяца после победной Гвадалахарской операции фронт был в основном стабильным. Изо дня в день с небольшими изменениями скупые сводки сообщали: "Отмечаются разведывательные поиски обеих сторон...", "Ожесточенный артиллерийский обстрел Мадрида...".

Напряженные бои шли только в воздухе. На земле было сравнительно спокойно. На многих участках передней линии бойцы сумели даже благоустроить окопы: выстлали дно траншей каменными плитами, досками, соорудили парусиновые тенты от солнца.

Конечно, это никого не вводило в заблуждение. Было хорошо известно, что фашисты производят перегруппировку своих сил, вводят в Испанию новые, свежие части. Едва ли, укрываясь под тентом от солнца, хоть один боец думал, что все лето пройдет только в перестрелках и кратковременных атаках. Фалангисты готовили новые удары по обороне республики.

Республика предупредила эти удары, начав 5 июля Брунетскую операцию. Брунете - городок на фланге Мадридского фронта, маленький, но имеющий серьезное значение: это ключевая позиция, с которой фашисты могли начать фланговый обход Мадрида. Удар республиканцев был неожиданным. В первые же дни наступления им удалось подойти к Брунете, ворваться в город и завязать уличные бои. Фашистское командование начало спешно подтягивать к Центральному фронту резервные части. Слишком еще свежа была в памяти Гвадалахара.

День нашей большой победы явился вместе с тем днем боевого успеха и наших товарищей из батальона имени Чапаева. После первой встречи мы еще ни разу не видели комиссара батальона. Но не забыли его слов: "Помните Романильос!"

Мы точно знали, где расположены чапаевцы: перед высотами, закрывающими небольшой населенный пункт Романильос. Пролетая над передним краем, мы не раз покачивали крыльями в знак привета и видели, как солдаты в окопах потрясают в ответ винтовками.

Не встречаясь, мы стали друзьями. Нас интересовало все, что происходит под Романильосом. В сводках мы в первую очередь искали это слово. Но сводки упоминали его редко.

И вдруг утром девятого... "Штурм высот под Романильосом!" Это же чапаевцы дерутся! Снова и снова перечитываем сообщение с фронта., Под Романильосом завязалось серьезное дело - жестокие бои с применением всей имеющейся у каждой из сторон

техники. Читаем: "В результате многочасового боя высоты взяты республиканцами". Чапаевцами!

- Когда это было? - спрашивает кто-то.

- Вчера! Понимаешь, вчера!

- Может быть, когда мы били "мессершмитты"?

- Может быть. Вполне может быть.

Газета переходит из рук в руки. Хочется, чтобы именно сейчас был дан сигнал на вылет и чтобы командование направило нас именно туда - в район, где, забыв о жажде, зное, об усталости, "батальон 21 нации" идет вперед по бурым кастильским высотам.

Напряжение боев нарастало и на наших высотах. Дело дошло до того, что Волощенко упал в обморок. Произошло это неожиданно. Мы поднялись, как всегда, в половине третьего утра. Единственное средство отогнать сон - это холодная вода. Поэтому, вскочив с постели, мы сразу же бежим в умывальную комнату.

Волощенко не дошел до крана, грохнулся в коридоре. Лицо побледнело, возле глаз появились синие тени. Пульс едва прощупывался. Диагноз ставить не надо. Ясно, что этот обморок - следствие крайней усталости. Значит, дело зашло далеко. Волощенко нужен отдых. А может быть, ему, на худой конец, нужно всего-навсего выспаться. Мы советуемся друг с другом и решаем оставить его на день в Бельяс Артэс, пусть отлежится.

Волощенко открывает глаза. Удивленно смотрит на нас и наконец догадывается о случившемся. Конфузится:

- Вот черт, петрушка какая.

- Ты останься сегодня в городе. Полежи, отдохни, выспись, - говорит ему Минаев.

Волощенко краснеет, сердится:

- Вы меня уж совсем за дохлятину принимаете! Встает, пошатываясь, держится рукой за стену.

- Я поеду. Ничего особенного не случилось.

Волощенко - человек упрямый и настойчивый. К тому же он заметно стыдится своей слабости.

- Мы все устали! - кричит он Бутрыму. - Я же видел, Петр, как тебя вчера механик подсаживал в машину. А мой обморок - чепуха. Пройдет!

В полдень, после второго вылета, я встречаю Волощенко. Он направляется к столовой.

- Куда? - спрашиваю его.

- Нужно, - уклончиво отвечает он.

Должно быть, спешит к девушкам-официанткам. Это его страсть - девушки. Волощенко привез в Испанию вместе с патефоном по крайней мере десятка два фотографий самых

различных девиц - белокурых, миловидных и безнадежно некрасивых. Трудно сказать, кому из них он отдавал предпочтение. Сейчас он все фотографии рассматривает с одинаковым интересом. Скорее всего, ему нравились сразу все. И он нравился всем. Но только нравился...

Я сужу по тому, что у Волощенко и в Испании уже появилась уйма знакомых девушек. Вечером они щебечут, окружив его возле Бельяс Артэс. Его прекрасно знает весь женский персонал нашей столовой. Когда Волощенко заходит туда, даже старая толстуха повариха считает своим долгом выйти из кухни и улыбнуться ему.

Я никогда не видел Волощенко с одной девушкой. Меньше двух возле него не бывает. И скучных, постных лиц в этой компании вы тоже не увидите. Он обладает совершенно неотразимым простодушием. Не освоив толком языка, мы, например, подчас стесняемся обращаться к испанцам: поймут ли? Был же у нас курьезный случай, когда мы только что прибыли в Мадрид. Сидя в столовой, я решил блеснуть своими успехами в испанском языке и без помощи переводчика попросил официанта принести мне кусочек ветчины. Услышав просьбу, официант растерянно посмотрел на меня и, пожав плечами, удалился. Через минуту, к моему великому смущению, он принес на тарелочке кусочек мыла.

В окнах столовой звенели от хохота стекла. Серов, давясь от смеха, показывал пальцем на мыло:

- Ты к этой закусочке попроси еще стопку керосина, тогда совсем будет подходяще!

Оказывается, я спутал ветчину (по-испански "хамон") с мылом ("хабон"). Но лишь только улегся шум, попал впросак Анатолий. Он также рискнул воспользоваться испанским языком и попросил себе жареного картофеля. Новый взрыв смеха огласил зал, когда удивленный официант ответил, что ботинки ни в сыром, ни в жареном виде испанцы не употребляют.

Ясно, что после этого мы внимательнее следили за своей испанской речью. Единственный человек, который по-прежнему чрезвычайно просто относился к этому, был Волощенко. Еще на пароходе он по любому поводу вступал в разговор с первым встречным матросом. А уж сойдя на испанскую землю, он немедленно сломал языковую преграду, отделявшую его от испанцев. Не задумываясь над такой "мелочью", как чужой язык, он стал запросто встревать в беседу с каждым: на улице с мальчишками, взрослыми, девушками, на аэродроме - с испанцами, с американцем Джоном, с французами...

Стоит один раз послушать Волощенко, чтобы понять, какой

это расчудесный "кавальеро". Он никогда не рассуждает о серьезных материях (это не его стихия!), но зато острит напропалую. И не беда, что остроты подержанные, старенькие, - соль их испанцы все равно не поймут, ибо Волощенко разговаривает, конечно, в основном по-русски, вставляя в речь (чаще невпопад) одно-два испанских слова. Зато с какой неподдельной искренностью и жаром он жестикулирует и как смеется! Там, где Волощенко, всегда веселье.

Я смотрю, как он катится к столовой, и не знаю, что удивительнее - его сегодняшний обморок или смех, который, можете быть уверены, через несколько минут раздастся на веранде.

И все-таки первые недели боев в небе Испании оказались для всех нас очень трудными. Навсегда запомнился один из боев над Мадридом, когда на каждого из наших летчиков пришлось по 3 - 4 самолета противника.

В то утро был какой-то удивительно приятный воздух, свежий, бодрящий. Торжественно пересчитал нас старый швейцар: "Уна, дос, трес... Счастливого пути, сеньор Алехандро... Дай бог вам счастья, сеньор Педро..." Мягко, словно по воде, катил нас на аэродром Маноло, и впервые не хотелось досыпать в машине. Нежная лимонная заря обнимала Мадрид, и витрины магазинов казались перламутровыми от росы.

Празднично начинался тот день. Если б мы только знали, как он кончится...

В полдень был дан сигнал на вылет: к линии фронта шла волна вражеских бомбардировщиков под прикрытием не менее тридцати "фиатов".

Минаев приказал моему звену заняться бомбардировщиками, а сам с двумя звеньями врезался в группу истребителей. С первых минут воздушный бой принял угрожающий для нас характер. "Фиаты" теснили нас со всех сторон. В конце концов противнику удалось разрознить эскадрилью.

Впервые минаевцы дрались в одиночку, еле успевая стряхивать с себя наседающие "фиаты".

И вдруг - надежда! - сразу два "фиата" вспыхнули ярким пламенем, через мгновение взорвался третий. Мне почудилось, что я слышу, как со свистом посыпались вниз горящие обломки.

Серов! Это он с шестеркой своих "курносых" подоспел в самый критический момент. Он с такой силой и неожиданностью ворвался в бой, расшвыривая облепивших нас фашистов, что те, не сообразив, в чем дело, бросились врассыпную.

Мы с Бутрымом вышли из боя последними. Мне не раз приходилось садиться последним на аэродром. И каждый раз я не

мог отделаться от безотчетной тревоги, заставляющей проверять строй приземлившихся самолетов. Такова участь замыкающего - он знает, что после него уже едва ли кто-нибудь совершит посадку. А на земле ждут не только его.

И вот снова, прежде чем приземлиться, я осматриваю сверху весь аэродром. Не хватает одного самолета. Пустая стоянка. Сашина стоянка? Не может быть! Наверное, он летит сзади нас...

Я разворачиваю машину и осматриваю воздушное пространство. Ослепительно ясное небо. Ни облачка. В каком-то оцепенении, механически повторяя маневр Бутрыма, иду на посадку. Навстречу нам бегут летчики, механики. Они молча останавливаются перед самолетами. С опущенной головой подходит Панас. Я вижу его бледное, землистое лицо. Спрашиваю:

- Скажи, что случилось с Сашей?

- Я сделал все, что мог. Я старался до последней возможности держаться рядом с ним. Вначале мне это удавалось. Потом Саша стремительно пошел вверх за одним из "фиатов". Тут я отстал... и потерял его... совсем...

- Восемь минут, - нервно говорит Бутрым, глядя на часы. - Мы вылетели в час сорок. Сейчас... Да, еще есть в запасе восемь минут. Может, он прилетит?

Снова вспыхивает надежда. Целых восемь минут! Как мы могли поверить в гибель Саши, когда еще впереди столько времени! Тишина. Слышно дыхание людей. Напряженно прислушиваясь, механик Минаева инстинктивно отодвигается от толпы. Тишина. Мертвая, равнодушная, проклятая тишина!

- Все, - говорит Бутрым и отводит взгляд от часов.

Нет не все! Еще тлеет искра надежды. Может быть, Саша где-нибудь поблизости произвел вынужденную посадку? Бежим к телефону, к его же, Сашиному, командирскому телефону. Звоним по всем соседним аэродромам. Отовсюду один ответ: "Нет, не садился".

И вдруг резкое дребезжанье звонка. "Барахас? Да, Барахас... Барахас, слушай, Барахас, возле нас упал ваш самолет. У летчика найдены документы. Его зовут Алехандро. Алехандро Минаев. Грудь летчика пробита навылет тремя пулями. Барахас, ты слышишь меня? Барахас..."

Замер механик Минаева. Стиснув ладонями щеки, отвернулся в сторону Бутрым. Куда-то в сторону, спотыкаясь, пошел Панас. И только Волощенко как стоял, так и остался стоять, глядя в землю полными слез глазами.

Страшно, очень страшно, когда беззвучно плачут мужчины.

Снова телефонный звонок. Я машинально поднимаю трубку. Из штаба передают боевое распоряжение: всей эскадрилье немедленно вылететь в район Брунете с целью прикрытия наземных войск.

Возле телефона столпились летчики. Кто там еще говорит и что? Я быстро сообщаю поставленную задачу и вместе со всеми бегу к самолету. На полпути внезапно останавливаюсь.

"Кто же теперь поведет эскадрилью на фронт?"

Панас и Петр, бежавшие рядом, тоже останавливаются. Я растерянно смотрю на них. Петр угадывает мою мысль.

- Мы с Панасом пристроимся к тебе, Борис, - говорит он, - и пойдем ведущим звеном, остальные звенья пристроятся к нам.

Панас в знак согласия кивает.

Хуан уже запустил мотор и держал наготове мой парашют. Стремительно подбегает к самолету Аытонио, механик Минаева:

- Камарада Борес! Отомстите за Алехандро!

Впервые среди нас нет в боевом полете Саши. Мы летим по проложенному им пути. Вот здесь он сбил первый самолет, здесь выручил в трудный момент Бутрыма, а вот там мы провели с ним один из славных боев. "Камарада Борес! Отомстите за Алехандро!"

Мелькают, отлетая назад, крыши Мадрида. Дачи, виноградники, огороды. Уже виднеется Брунете. На земле идет ожесточенный бой. Опасаясь повторения Гвадалахары, фашистское командование любой ценой пытается задержать продвижение республиканцев. Чтобы отвлечь наши силы от Брунете, мятежники начали наступление под Сеговией, пытаются контратаковать в районе Вильянуэвы. И это им в известной степени удается. Говорят, что Сеговия эвакуируется. Еще вчера мы узнали, что на фронт на подмогу франкистам прибыли свежие марокканские части. Делаем круг над полем боя. Ждать приходится недолго. Замечаем идущую к фронту группу вражеских истребителей. Опять "фиаты"! Ну что ж!

Мы сразу бросаемся в атаку. Врезаемся в строй фашистов стремительно и легко. С первой же атаки кто-то, кажется Панас, поджигает "фиат". Молодец! Сегодня ему во что бы то ни стало нужно сбить самолет - отомстить за своего ведущего. Иначе не успокоить совесть... Еще один самолет падает вниз. Фашисты не выдерживают и, вырываясь из боя, уходят поодиночке.

Чем сильнее натиск врага, тем упорнее сопротивление республиканцев. Это бесит фашистов. Победа, которая казалась им близкой осенью 1936 года, отодвигается все дальше и дальше. Мальчишки поют на улицах Мадрида.

Белая кобыла генерала Мола застоялась в конюшне.

Ей не увидеть нашу площадь Пуэрто-дель-Соль.

Пытаясь сломить волю народа, мятежники идут на откровенный массовый террор. Страшно читать об этом, страшно об этом вспомнись. А я помню: вот, привалившись к шасси самолета, беззвучно, без слез рыдает авиамеханик, прочитав в газете о том, что в Бадахосе фашисты расстреляли всех, у кого на руках были мозоли. Он сам из Бадахоса, семья его осталась там. Механик плакал, а мы стояли поодаль, и у нас сжимались кулаки от обиды, что нельзя сегодня же, сейчас же найти тех, именно тех, кто, согнав на арену цирка полторы тысячи человек, скосил всех до одного пулеметными очередями, найти, эту сволочь и не одной очередью, а десятками очередей уничтожить. Немедленно. Не задумываясь. Я помню, как спустя два года в жаркой монгольской степи мы нашли однажды труп советского летчика, нашего товарища. Руки и ноги его были скручены колючей проволокой. Мы представили себе живого человека, оставленного в степи японцами на долгую, мучительную смерть, и тогда нам тоже было очень нелегко сдержать себя, чтобы не броситься сейчас же к самолетам.

Не знаю, что за сердце у тех английских джентльменов и американских сенаторов, что после Майданека и Освенцима оправдывают палачей человечества, и не только оправдывают, но и с пеной у рта защищают их...

Вечером того же дня Маноло, как обычно, везет нас к Бельяс Артэс. Но сегодня он молчит, всю дорогу молчит. Мы выходим из машины и останавливаемся. Что мы скажем нашему старику швейцару? Впервые не хочется подниматься в наш роскошный, постылый теперь особняк, где все будет напоминать о Саше, где сейчас вот, через полминуты, нас спросят: "Где он? Где вы его потеряли?"

Медленно входим в вестибюль. Старичок еще ничего не подозревает.

- Уна - камарада Борес (улыбка)... Дос - камарада Педро (улыбка), трес камарада Панас... А где... где камарада Алехандро?

- Дедушка! - забыв все испанские слова, по-русски говорит Бутрым. - Погиб Александр... Понимаешь, Дед?

Швейцар смотрит на нас, быстро мигая выцветшими ресницами, и вдруг, сморщившись, всхлипывает и, покачивая головой, опускается на свою скамеечку.

Мы медленно идем в свою комнату. Нечего делать. Абсолютно нечего делать, не о чем говорить. И нет сна. Стук в дверь. Голос: "Здесь?" Широко раскрыв дверь, входит Серов.

- Ну что? - останавливается у порога. - Уже пали духом?

Мы не ожидали его появления.

Он подходит к каждому из нас и крепко жмет руки.

- Еле разыскал вас. Вот это жилище! Но пусто, очень тихо. Идешь по коридору и слышишь только самого себя.

Слова Серова звучат странно, как-то некстати и, наверное, именно поэтому действуют на нас отрезвляющим образом. Панас оживает и не сводит с Анатолия взгляда. Бутрым, потянувшись за папиросой, забывает ее закурить.

- Плохо, ребята, получилось. И вы виноваты. Больше всех ты, Панас, виноват. Ведомый же ты! Понимаешь? Как ты мог его потерять из виду! И вы все виноваты. Еще плохо взаимодействуете друг с другом. Вот урок, страшный урок. Какого летчика не стало!..

Никто не отводит глаз под тяжелым взглядом Серова. Анатолий откидывается назад на стуле, упираясь руками в край стола.

- Самое главное: будем их бить. А за Сашу Минаева в три раза крепче будем бить. Только не зазнаваться, не думать, что одни мы можем сбивать самолеты! И они могут. И еще как, если мы будем действовать разрозненно, недружно.

Он встает из-за стола и начинает расхаживать по комнате. Рассказывает нам о своих тактических новинках и замыслах, тут же руками показывает, как он их осуществит. И ему удается сломить наше подавленное настроение, заставить думать о будущем. Я замечаю, как Бутрым что-то чертит на бумажке, готовясь к спору.

Анатолий спохватывается:

- Ого! Времени-то сколько уже! Ну, мне надо гнать обратно.

Он останавливается на пороге:

- Проводите-ка меня. Освежитесь.

Мы спускаемся в вестибюль. Анатолий шагает по лестнице через две ступеньки. Еле поспевая за ним, я думаю о том, как он вовремя приехал!

Швейцар сидит на скамеечке, опустив голову. Уже поздно, но ему не спится.

За полночь усталость все же валит нас на кровати. Беспокойно засыпает Панас. Он что-то бормочет и часто вздрагивает. Начинаю дремать, отяжелевшие веки смыкаются. И вдруг Панас вскакивает с постели. Бледное лицо Панаса кажется окаменевшим. Мертвенный лунный свет падает в окно, роняя в

комнате восковые блики. Несколько секунд Панас стоит неподвижно. Затем его пальцы судорожно сжимаются. Похоже, что он нажимает двумя руками на гашетки своих пулеметов и стреляет по невидимому противнику.

- Панас! Панас! - тихо окликаю я его. - Успокойся! Ложись и отдохни.

И он покорно ложится. На рассвете, как обычно, едем на аэродром. У меня не выходит из головы ночное происшествие с Панасом. Неужели он так устал, что уже начинает галлюцинировать? И еще одно странное обстоятельство смущает меня: верно ли я заметил, что Панас неправильно стреляет? Ясно ведь, что, когда он ночью нажимал на несуществующие гашетки, его действиями командовала привычка.

- Скажи, пожалуйста, Петр, - обращаюсь я к Бутрыму, - как ты стреляешь в бою?

- Как я стреляю? - устало пожимает плечами Бутрым. - Как обычно, большим пальцем правой руки или всей ладонью нажимаю гашетки и веду огонь короткими очередями. А почему ты вдруг спрашиваешь об этом?

- Потому, что Панас стреляет, по-моему, иначе. Он нажимает пулеметные гашетки обеими руками и, значит, бросает в этот момент сектор газа и не управляет мотором.

Панас, всю дорогу сидевший с закрытыми глазами, резко стряхивает дремоту.

- Откуда ты это знаешь? Ты что, в кабину ко мне, что ли, заглядывал во время воздушного боя?

- А разве это не так?

- Так, - тяжело признается Панас. - А откуда ты все-таки знаешь это?

- Я видел сегодня ночью, как ты стрелял во сне.

- Ночью? Когда? - Панас изумленно смотрит на меня.

- Было дело, Панас. Но не это важно. Важно то, что в самый ответственный момент боя ты бросаешь управление мотором. Рано или поздно противник поймает тебя на этом и сшибет, как желторотого птенца. Тогда будет поздно исправлять ошибку. Понял, друг?

...Низкое солнце освещало лишь верхние этажи зданий, когда через Мадрид протянулась похоронная процессия. За гробом шли летчики, авиамеханики, обслуживающий персонал аэродрома. Узнав, что хоронят русского летчика, мадридцы присоединялись к нам. Когда мы уже приближались к кладбищу, я оглянулся и не увидел конца процессии. Шли женщины в черных траурных косынках (когда они успели их надеть?), шли солдаты республиканской армии в помятых пилотках, с винтовками за

плечами, шли рабочие в спецодежде, видно возвращавшиеся домой после смены, степенно, как взрослые, шагали тихие дети.

Окраина Мадрида. Над стенами кладбища недвижима темнеющая зелень деревьев. Скрипит под ногами песок широких аллей. Остро пахнет вербена. На земле стынет мягкий, сыроватый сумрак. Между двумя цветниками пунцовых роз чернеет разверстая могила. Все огромное кладбище запружено народом. Но так тихо, что слышен полусонный щебет птиц.

Бутрым произносит короткую речь:

- Прощай, Саша. Мы не смогли уберечь тебя. Прости... Это большой и тяжелый урок, и он вот где отпечатался - в сердце. Каждый из нас возьмет теперь на себя долю твоей боевой работы. И не пригнет она нам плечи. Потому что память о тебе светла. Тебя любит Мадрид, он пришел к тебе сегодня...

Чей-то одинокий вскрик вырывается из толпы. И снова тихо. И снова говорит Петр, нервно разминая рукой комок земли.

А потом мы по очереди прощаемся с Сашей. И мимо гроба проходят испанцы суровые солдаты и молчаливые дети, женщины с широко раскрытыми влажными глазами и спокойные старики. И сначала громко, а потом все тише и тише падает на гроб сухая земля.

Испанцы снимают с машины невысокий гранитный обелиск и устанавливают его. Последний солнечный луч чудом пробивается сквозь ветви деревьев, и на обелиске вспыхивают испанские слова:

"Здесь похоронен русский летчик Александр Минаев, погибший в бою с фашистами за республиканскую Испанию".

Я часто вспоминаю об этой одинокой русской могиле среди буйного цветения мадридских роз, под зеленой крышей деревьев. Я уверен, что фашисты не остановились перед тем, чтобы уничтожить всякую память о русском герое и настоящем друге испанского народа. Но я твердо знаю: настоящая Испания, "Мадрид крыш", помнит об Алехандро Минаеве.

Как-то мы сбили два "фиата" и "мессер". Состоялся допрос пленных летчиков. Они сообщили, что "Мессершмитт БФВ-109" недавно прошел заводские и государственные испытания в Германии и что в Испанию прибыла первая партия этих истребителей. Фашистское командование возлагало большие надежды на новые самолеты, уверяло, что с помощью "мессершмиттов" в ближайшие дни вся республиканская авиация будет разгромлена.

- Здесь, в Испании, лучшие летчики Германии, - отвечая на допросе, заметил немец. - Мой товарищ, которого вам удалось сбить в том же бою, где не повезло и мне, летал еще в первую

мировую войну в составе группы Рихтгофена.

- Чем же вы объясняете свою неудачу? - спросили пленного.

- Мы были неправильно информированы о качестве ваших самолетов, а главное - о подготовке русских летчиков, которые сражаются в рядах республиканской авиации.

Допрос подтвердил многое, что мы уже слышали раньше. В Испанию прибыли действительно лучшие немецкие летчики. И мы хорошо понимали, что первый бой с "мессершмиттами" - далеко не последний.

С 9 июля "мессеры" все чаще и чаще стали появляться над Мадридом. В первые дни они летали совместно с "фиатами", но вскоре перешли к самостоятельным действиям отдельными группами.

После нескольких встреч в воздухе мы поняли главное - тактику противника, раскусили многие его хитроумные повадки. Потеряв за несколько дней около десятка самолетов, немцы начали проявлять большую осторожность, вступали в бой только при благоприятных условиях и заметно обособились от итальянской авиации.

Последнее обстоятельство значительно помогло нам бить тех и других по отдельности. Но противник решил подавить нас численностью. "В скором времени, - говорили пленные, - в Испанию станут прибывать самолеты из Германии и Италии не десятками, а сотнями". И этому можно было верить.

На что же мы могли рассчитывать и надеяться? Только на то, чем располагала республика. Предательски заблокированная английскими лордами и французскими "социалистами"-блюмовцами, республиканская Испания изнемогала от нехватки вооружения, военных материалов. В дни летних боев у стен Мадрида, когда весь фронт взывал: "Дайте снарядов!", "Дайте винтовок!", - заокеанские благодетели прислали в Мадрид только ящики со свиной тушенкой.

Впрочем, для полноты картины следует сказать, что в Испании были американские самолеты. Но что это были за самолеты... Горе! Они могли служить только в тылу, для перевозки грузов.

- Старье! - сказал о них представитель командования. - Вероятно, сбыли то, что предназначалось на слом...

В то время как франкисты целыми партиями получали новенькие машины, мы летали на изношенных самолетах. Да и тех было мало. Чтобы не ослабить эскадрилью, механики спешно по ночам латали пробоины, исправляли повреждения, думая только об одном - чтобы к утру самолет мог подняться в воздух.

В эти дни во всю ширь и мощь раскрывается творческий

талант Анатолия Серова. На земле мы видим его редко, чаще встречаемся в воздухе, в бою: мелькнет рядом - и скрылся. Но до нас доходят слухи.

- На Серова ничто не действует - ни постоянная усталость, ни постоянная опасность, - рассказывают о нем. - Кажется, что воздух боя для него самый целительный. Все устали, похудели. Только он раздается в плечах.

После Брунетской операции его назначают командиром эскадрильи, а Ивана Еременко командиром группы самолетов И-16.

Еще приятнее и радостнее слышать о его тактических новинках. Это он бросил клич, облетевший все республиканские эскадрильи: смело принимать лобовые встречи с фашистами, самим идти в лобовые атаки и расстреливать врага только в упор, только наверняка! Серов ломает установившиеся тактические нормы. Воздушные бои проходят на виражах. Анатолий впервые с успехом применяет и вертикальный маневр, получивший распространение во время Великой Отечественной войны. Чтобы обеспечить быстрый взлет всей эскадрильи, он рассредоточивает самолеты по всему летному полю с таким расчетом, чтобы взлетать с мест стоянок, не выруливая на центр аэродрома. При таком рассредоточении взлет всей эскадрильи занимал не более полутора-двух минут и позволял взлетать отдельным самолетам даже в момент появления над аэродромом фашистских бомбардировщиков (и эта новинка прочно вошла в арсенал боевых действий авиации во время второй мировой войны).

Приблизительно в середине июля фашистам удалось задержать продвижение республиканских войск в районе Брунете. На отдельных участках бойцы пытались продолжать наступление, но безуспешно - передняя линия противника была насыщена огневыми средствами. Атаки захлебывались в крови.

Ночи становятся тревожными. Над Столовой горой, что возвышается за городом как передовой форпост Гвадаррамы, ночью вспыхивают ракеты. Там поблизости аэродром Алкала. Ясно, что ракетчики пытаются навести вражеские бомбардировщики на нашу авиационную базу, вместе с которой, кстати говоря, размещается и наш авиационный штаб. Шпионы развивают свою деятельность и в районе Барахаса. Мимо нашего аэродрома проходит шоссе. Бутрым замечает, что некоторые автомашины, проезжая по нему вечером, замедляют скорость и зажигают фары. Мы подстерегаем одну из таких машин. Гонимся за ней, стреляем по покрышкам, но нагнать ее нам не удается.

Напряжение растет.

24 июля противник начал контрнаступление в районе

Брунете. Одновременно усилились атаки в Университетском городке и Каса-дель-Кампо. Марокканцы пытались даже перейти Мансанарес, но их довольно быстро отрезвили пулеметным огнем.

Каждый день мы летаем в район Брунете и каждое утро перед вылетом с тревогой думаем: слишком силен натиск врага.

В эти тяжелые дни произошло то, чего следовало ожидать. Уезжает Джон. Подал рапорт командованию с просьбой об отчислении из состава республиканской авиации. Отказать в просьбе нельзя: Джон - доброволец.

- Хорошо, что республиканцы не догадались заключить со мной контракт на определенный срок работы, - нисколько не смущаясь, говорит он, - это связало бы меня.

Пока ответ на рапорт не получен, американец продолжает исполнять свои обязанности. "Я не люблю получать незаработанные деньги, - говорит он, - ведь командование уплатит мне все, что положено до дня отъезда".

Не знаю, чувствовал ли Джон тот холодок, с которым относились к нему и мы, и испанцы. Думаю, что не чувствовал: не та кожа. К тому же внешне мы никогда не выказывали неприязни к нему, а в боевой обстановке защищали так же, как всякого другого бойца эскадрильи. Последнее обстоятельство чрезвычайно нравилось Джону.

- Вы очень дружные люди, - нередко говорил он нам. - С вами хорошо воевать.

Это могло быть и лестью, но думаю, что американец в данном случае говорил искренне. С нами ему действительно было неплохо в бою, и к тому же за два месяца Джон совсем недурно заработал.

Я уже говорил, что американец оказался единственным человеком в наших интернациональных эскадрильях, который не отказался от денежной награды за сбитые самолеты. Джон пришел к нам в эскадрилью, уже вкусив сладость крупных заработков (за каждый вражеский самолет республиканское правительство платило 10000 песет). Три тысячи песет ежемесячного жалованья плюс награды, плюс спекулятивные махинации (в таких делах Джон был мастак) принесли ему кругленькую сумму. Об этом мы узнали довольно скоро. И вот как. Еще в первые дни знакомства мы заметили, что Джон ни ночью ни днем не расстается с двумя сафьяновыми мешочками, висевшими у него под замшевой курткой на широком поясе. Один мешочек был чем-то туго набит, другой пуст. Амулеты? Талисманы? Едва ли, хотя некоторые испанские летчики верили в спасительную силу различных амулетов и возили их с собой даже

в кабинах самолетов. Джон казался прозаичнее такой романтической и старомодной вещицы, как талисман.

Разгадать тайну решился Панас. Он поступил просто. В одном из боев над Мадридом Джон сбил фашистский самолет (10000 песет). Приземлившись на аэродроме, он, бросился к Панасу со словами горячей благодарности за помощь, оказанную в бою. Панас принял это как должное и тут же заметил американцу, что тот может действительно отблагодарить его лично, Панаса, и притом без труда стоит только показать, что таится в его мешочках.

Проникновенная, лукавая речь Панаса не произвела на американца никакого впечатления.

- Нет, не могу! - сказал он.

- Не можете, сэр Джон? - удивился Панас. - Ну, тогда мы произведем сейчас маленькую операцию.

И жестами довольно выразительно показал, что намерен снять с Джона штаны.

- Камарадас! Ко мне! - тотчас же издал Панас воинственный клич.

Джон растерялся: он уже успел познакомиться с характером Панаса.

- Не надо, не надо, я покажу, - согласился он.

И началось священнодействие. Джон бережно расстелил на земле чистый носовой платок, отстегнул от пояса тот мешочек, который был чем-то набит, и начал двумя пальцами вытаскивать из него содержимое. Мы оторопели. На платке росла горка самых разнообразных золотых вещей. Здесь были обручальные кольца, и смятые браслеты, и золотые крышки от часов, и монеты, и цепочки с золотыми крестиками, и еще бог знает какие ювелирные изделия. Ломаное золото бесстыдно сияло на солнце.

- Ну как? - спросил нас американец, расплываясь в улыбке. И тут же, значительно быстрее, чем выкладывал, начал запихивать золото обратно в мешочек.

Пока он пристегивал его на старое место, мы пришли в себя.

- Сэр! К чему вы собираете эту коллекцию? - не скрывая разочарования, спросил Панас.

- Странный вопрос вы задаете, коллега! - удивился Джон. - Это не коллекция. Я не настолько богат, чтобы смотреть на эти вещи с точки зрения коллекционера. Это доллары, самые настоящие доллары. Летная карьера меня не устраивает. Я решил бросить это опасное занятие, как только сколочу приличную сумму.

- И что же вы будете делать после этого? - скучным голосом спросил Панас.

- Как что! - с воодушевлением воскликнул Джон. - Открою, например, галантерейный магазин. Разве это плохо?

Скоро и второй его сафьяновый мешочек начал заметно толстеть. И вдруг отъезд. В чем дело? Что гонит американца из Испании?

- Нужно было бы и второй набить полностью, а тогда уж ехать к себе в Америку! - резонно замечает Панас.

- Я еду не в Америку, - отвечает Джон.

- А куда же?

- В Китай.

Панас чуть не подпрыгивает на месте:

- Какая нелегкая несет вас с одного края земли на другой?

- Тоже золото. Китай воюет с Японией, и я слышал, что там хорошо платят летчикам.

- Ну что ж, ни пуха ни пера! Бейте японцев, они ничем не лучше здешних фашистов.

Панас замолкает: ему все же хочется хоть на прощание сказать американцу несколько дружелюбных слов.

- Если когда-нибудь мне придется быть в Америке, - говорит он наконец Джону, - я обязательно найду ваш галантерейный магазин и куплю себе на память подтяжки для штанов.

- О'кей! - радостно восклицает Джон. - Скажите, Панас, вы можете мне ответить на один вопрос: в Китае воюют русские летчики?

- А почему вас интересует это?

- С вами удобно воевать! - повторяет Джон свою старую мысль. - Сколько раз меня выручали в бою русские летчики! Я всегда буду помнить, как мистер Серов привез однажды в своем самолете десяток пробоин, и только потому, что бросился ко мне на выручку.

- Кто его знает, может, и русских в Китае вы встретите. Ведь и там есть фашисты, только японской масти, - говорит Панас.

Разговор что-то не клеится. Панас жмет руку американцу и в последний раз замечает:

- Может быть, когда-нибудь и встретимся - ведь пути летчиков могут пересекаться над всем земным шаром!

Бутрым молчит, глядя на носок ботинка, и, когда американец уходит, медленно цедит сквозь зубы:

- Уехал в такое тяжелое время, когда каждый летчик для республики дороже, чем десяток его сафьяновых мешочков...

Рано утром мы узнали, что сдана Сеговия.

В эти же дни погиб Петрович. Мы ни разу не видели его. Серов говорил, что красивый парень, Петрович, погиб геройски в бою над Вилья-Нуэва дель Каньяда. Геройски и, как это иногда

бывает, нелепо. Преследуя "фиат", он вогнал его в землю, но, видимо, уже сам не мог выйти из пике и тоже рухнул...

Эскадрилья Серова разместилась возле самого аэродрома Сото, в большой красивой вилле со множеством затейливых башенок, веранд, стеклянных галерей. Мы завидуем серовцам: просыпаются - не надо никуда ехать, кончились полеты могут сразу ложиться спать.

А мы не высыпаемся. Три-четыре часа в сутки - разве это сон?..

Но вот и конец июля. Южная ночь подросла, вытянулась на шестьдесят с лишним минут, но всю ночь забивает уши ноющий, нудный звук. Это фашистские бомбардировщики. Мы сковали их действия в дневных полетах. Теперь при солнечном свете они появляются только с истребителями. Ночью полеты фашистов особого вреда не приносят - они просто рассыпают бомбы куда попало. Однако фашистам удается держать и город и республиканские войска на переднем крае в напряжении. По ночам беспокойно стало и на аэродроме: франкисты пытаются налетать на наши базы. Правда, обычно их бомбы рвутся далеко от самолетов или вообще за пределами аэродрома. Но авиамеханики, вынужденные ночевать возле стоянок, - им ведь приходится вставать раньше нас, чтобы успеть до нашего приезда подготовить машины к вылету, - тяжело переносят непрерывную бессонницу. Хуан тает на глазах, и я замечаю, как иногда во время работы его руки механически повторяют уже ненужные движения: он засыпает.

В конце концов, так долго продолжаться не может! Нельзя допустить, чтобы фашисты, летающие ночью, считали себя в полной безопасности. Но что делать? Что делать, если республиканская армия не располагает достаточным количеством необходимых средств для борьбы с воздушным противником ночью? Прожекторных установок не хватает даже для обороны портов. Зенитные средства слабы, к тому же без прожектора зенитчики бьют наугад и, может быть, не столько успокаивают, сколько нервируют население своим неорганизованным, бесполезным огнем. Что делать, если нет почти никакой надежды на улучшение противовоздушной обороны города?

Нас волнует, мучает этот вопрос. Мучает потому, что в Мадриде только мы, летчики, можем на этот вопрос ответить. И не в силах ответить.

У себя на Родине каждый из нас летал ночью. Но в каких условиях! Взлет и посадка производились на больших ровных аэродромах, при хорошем освещении! Эти условия считались обязательными, непременной гарантией безопасности полетов.

Наш аэродром Барахас невелик, он строился в расчете на пассажирские и почтовые самолеты. У эскадрильи Серова еще худшее положение: по сути дела, у них нет аэродрома. Они базируются на бывшем помещичьем ипподроме. Трава на нем растет великолепная, с цветочками, зато взлетать и садиться на этом поле нелегко. Тем более что размеры его тоже ограничены: с трех сторон оно сжато отрогами Гвадаррамы.

Но главная беда не в этом. Мы сможем и ночью подниматься со своих аэродромов, если взлетная полоса будет даже недостаточно освещена. Но вообще-то необходимо освещение при посадке. Здесь уж никак не обойдешься без него. Никто еще за всю историю авиации не осмелился приземляться на затемненный аэродром, да и как можно осмелиться совершить посадку наугад, не видя самой земли!

Можно было бы зажечь костры вдоль посадочной полосы, как это делалось у нас на Родине в двадцатые годы, в начале освоения ночных полетов, но это очень рискованно, такой способ освещения слишком демаскирует аэродром, не говоря уже о самой примитивности.

Что же делать, что делать?

Мы ломаем голову, пытаясь найти ответ на этот вопрос, и вдруг слух: Серов и Якушин решили летать ночью. Это кажется невероятным. С трудом дозваниваюсь до Сото.

- Да, Борис, слух верный, - слышу голос Серова.- Решил летать. Не могу сидеть и ждать, когда бомбы начнут сыпаться на наши головы. Что у нас глаз нет, что ли! Мы же летали ночью!

- Да, но освещение...

- Я кое-что придумал. Поставлю возле посадочной полосы две-три автомашины с зажженными фарами, одну против другой, так, чтобы они не очень выдавали расположение аэродрома.

- И все?

- Все. Больше ничего нельзя сделать. Иначе бомбы посыплются на нас не когда-нибудь, а в ту же ночь, как мы начнем экспериментировать. Ты же понимаешь.

Он молчит несколько секунд, я уже думаю, что нас разъединили, и вдруг снова слышу его голос:

- Знаешь, дело не в освещении. Я думаю о другом: как уговорить начальство? Ведь ни за что не пойдет оно на наш опыт. Даже летчики сомневаются в успехе. Я хорошо знаю, что еще никто никогда не вел ночных боев. Но нам больше ничего не остается. Я буду добиваться у командования разрешения на вылет. Попытайся и ты. Может быть, обоюдными усилиями мы уговорим, вырвем согласие.

Звоню в штаб, прошу принять меня.

- Серьезное дело? - спрашивает командующий.

- Да, очень серьезное.

- Какое? Если можете, говорите по телефону.

- Хочу просить вашего разрешения на вылет ночью.

- Вы что, вместе с Серовым с ума, что ли, сошли? Особенно вы! Ведь для ваших самолетов требуется аэродром еще больших размеров, чем для "чатос". Я и разговаривать не хочу на эту тему. Не разрешаю приезжать.

На другом конце провода слышится щелчок, трубка повешена. Теперь вся надежда на Серова. Добьется ли он разрешения? Какое-то внутреннее убеждение подсказывает мне, что добьется, хотя это будет стоить ему немалых трудов.

Он и Якушин нажимают на командование - один раз, два, три, И командование наконец соглашается на пробный полет с лучшего в Мадриде аэродрома Алкала. Вся организация и ответственность за ночной эксперимент возлагается на Серова.

Ответственность, которую добровольно возложили на себя Серов и Якушин, была нешуточной. Если пробный полет не удастся, командование ни за что не пойдет на повторение эксперимента. Ясно было и другое: летчики подвергают себя большой опасности. Но риск, вернее, безбоязненное стремление к риску всегда жило в Серове, проявлялось в его дерзких и неожиданных, почти неповторимых подвигах. Он был летчиком-новатором, а новые пути всегда таят неизвестность.

И вот от Гвадаррамы уже тянутся и растут фиолетовые густеющие тени. Затихает последний мотор. Тишину нарушает лишь ворчанье трех автомашин. Серов производит последнюю репетицию: ставит машины возле посадочной полосы под некоторым углом и велит шоферам включить фары. Три луча последовательно один за другим падают на посадочную полосу.

- Выключите! - тотчас же командует Серов: боится, как бы раньше времени не сели аккумуляторы.

Фары молниеносно вбирают в себя лучи. Становится еще темнее. И начинается ожидание. Якушин молча прохаживается возле своего самолета. Все время курит, и только по этому можно догадаться, что он волнуется. Серов то и дело смотрит на часы. На востоке загораются первые звезды, в их мерцающем свете безоблачное небо кажется отполированным.

- Пора, Миша, - говорит Серов, приминая каблуком тлеющий на земле окурок.

Надевая парашют, Анатолий уточняет последние детали предстоящего полета.

- Значит, условились: ты патрулируешь на высоте трех тысяч, а я буду искать бомбардировщики ниже, на двух тысячах метров.

И Серов и Якушин твердо сходятся на одном: заметив вражеский бомбардировщик, всячески стремиться вплотную сблизиться с ним. Стараться подходить к врагу снизу, маскируясь на фоне темной земли. Бить в упор, бить наверняка, ибо последующие маневры уже могут оказаться лишними бомбардировщик легко ускользнет и скроется.

Снова включаются фары; вблизи свет их кажется сильным, но, стоит отойти немного в сторону, видно, что они освещают лишь небольшой участок. Короткие лучи упираются в густую темь, как в стену. А если отойти еще дальше - светлое пятно на аэродроме наверняка кажется совсем бледным. Но как ни в чем не бывало Анатолий поспешно направляется к истребителю.

Одно-два мгновения машина Якушина скользит в свете фар и устремляется в ночную тьму. За Михаилом - Серов. Самолеты поднимаются все выше и выше. Звук моторов становится слабее и вскоре совсем пропадает.

Никто не расходится со стоянки. Люди напряженно вслушиваются в тишину, ждут. Думают о товарищах: вдруг заблудятся, не найдут своего аэродрома. О благополучной посадке где-то вне аэродрома не может быть и речи. Повсюду горы, а редкие низменные места вдоль и поперек пересечены неровными складками местности и пересохшими ручьями.

Небо безмолвное, глухое. Словно бархатный шатер, оно поглощает, скрадывает каждый звук. Видимо, Серов и Якушин ушли к линии фронта. И вдруг ухо ловит далекое гудение. Кто это? Люди на аэродроме замирают. И в тишине кто-то громко, с досадой говорит:

- Немец!

Да, ничего не поделаешь, немецкий бомбардировщик. Шум моторов с каждой минутой нарастает. Кляня фашистов последними словами, шоферы со злостью выключают свет.

Вслушиваемся. В шум немецких моторов вплетается другой звук - знакомый звук "чато". И в тот же момент молнией вспыхивает огненная трасса, за ней вторая, третья. Отчетливо слышится пулеметная трескотня.

- Горит! Горит! - восторженно кричат летчики.

Кто горит - ясно: "чато" уже над аэродромом. Безуспешно пытаясь сбить пламя, бомбардировщик валится вниз. Небо гаснет, издали доносятся глухие удары взрывающихся бомб.

Не отрываясь, все присутствующие на аэродроме продолжают смотреть в ту сторону, где только что разыгрался бой. И люди с удивлением замечают, что ночь уже не такая темная, как казалась. Ясная, замечательная ночь!

Шоферы вновь включают свет, и он буравит темноту,

отодвигая ее подальше.

Первым совершает посадку Серов. Летчики, авиамеханики бегут к нему. Улыбаясь, Анатолий отмахивается:

- Не я! Не я! Михаила будем качать! Он сбил.

Несмотря на отсутствие специальных посадочных огней, Якушин приземляется мастерски, останавливаясь возле самых автомашин. Широко шагая, Анатолий идет навстречу ему. Оба сияют. Серов крепко обнимает своего друга:

- Поздравляю, поздравляю, Миша! А мне не повезло!

- Хватит и на твою долю, - смеется Якушин. - Уверен, что они не сразу поймут, в чем дело, и еще будут летать.

Почин сделан. И какой почин - доказавший полную возможность борьбы истребителей с бомбардировщиками в ночных условиях!

Первый в истории ночной бой. Первые строки в новой главе истории авиации.

На другой день стало известно, что четыре человека из состава экипажей немецкого бомбардировщика были убиты еще в воздухе, пятый выбросился с парашютом и был взят в плен. Удар Якушина оказался точным.

Республиканское правительство в тот же день, 26 июля, наградило Якушина и Серова именными золотыми часами. Награда смутила Анатолия.

- Я здесь ни при чем, - повторял он, отвечая на поздравления. - Виновник торжества - Михаил, он мне заработал часы.

Несмотря на тяжелый летный день, Анатолий твердо решил вылететь и ночью.

- Ты же не спишь третьи сутки, - возразили ему. Серов отмахнулся:

- У меня долг, надо расквитаться.

И вот только окончились дневные полеты, он сразу же принялся за подготовку к ночному вылету. Анатолий избрал новый план патрулирования - не над городом, как это было прошлой ночью, а над линией фронта. Там привлекала более вероятная встреча с врагом.

К вечеру погода стала портиться. По небу медленно плыли густые шапки облаков. От предгорий потянул необычный в эту пору знобящий холодок. Непроглядный серый закат незаметно сменился густыми сумерками. Горы словно шагнули к аэродрому, обступив его глухой, грозной стеной.

Встревоженные переменой погоды, испанские друзья Серова и Якушина посоветовали им пропустить ночь, но ни тот ни другой и слышать об этом не хотели.

...Вновь наступила тишина, и вновь началось ожидание. Если

бы летчики знали в тот час, какой тяжелой окажется эта ночь! Серов рассказывал потом. Набрав высоту в две тысячи метров, он оставил Якушина над Мадридом, а сам пошел дальше, к линии фронта. На земле - ни огонька. Кое-где по дорогам вспыхивали автомобильные фары и тотчас же гасли. Напряженно вглядываясь в темноту, он видел под крыльями самолета лишь смутные очертания города. Через несколько минут он был уже над передним краем. Прошел над ним в одном направлении, в другом, тщательно обыскивая небо. Пламя выхлопных патрубков мешало смотреть вперед. Приходилось ежеминутно делать отвороты в стороны. От напряжения начало ломить глаза. И вдруг нежданное облегчение - выглянула луна. Почти в ту же минуту, когда она посеребрила края облаков, Серов увидел совсем недалеко от себя черный силуэт вражеского бомбардировщика, летевшего к Мадриду. Цель найдена! И Анатолий теперь ни на секунду не выпускал ее из виду. Быстро, незаметно приблизился к бомбардировщику, прильнув к прицелу и, выбрав удобный момент, нажал на гашетку. Сразу из четырех пулеметных стволов брызнули огненные струи. Немецкий самолет накренился и повалился вниз. С правой стороны фашистской машины вспыхнуло и внезапно погасло пламя. Серов уже приготовился добавить несколько очередей, но в это время над фашистским бомбардировщиком поднялся огненный столб.

Победа досталась без большой борьбы. Такой легкий успех не мог удовлетворить Анатолия. Патроны еще оставались. И, развернувшись, он снова стал искать противника. Через несколько минут ему удалось обнаружить второй бомбардировщик. Но фашистские летчики, видимо, были уже начеку. Своевременно заметив "чато", они тотчас же пустились наутек. На одно мгновение Серов потерял врага из виду, но луна вновь помогла ему отыскать вражеский самолет. Анатолий гнался за бомбардировщиком, позабыв обо всем. Только бы догнать! Но расстояние сокращалось медленно - гитлеровцы выжимали из своей машины предельную скорость. И вдруг луна опять предательски скрылась, темнота, словно занавес, закрыла цель. Бомбардировщик пропал в облаках.

И в этот момент Серов взглянул на приборы. Взглянул - и невольно похолодел: горючее было на исходе. Под самолетом он различил контуры незнакомой местности. Азарт преследования далеко завел летчика. "До своего аэродрома не дотянуть", - понял Серов. Круто развернувшись, он пошел прямо на Мадрид. Остатки бензина убывали катастрофически. И вдруг костер! Серов тут же сообразил: догорает сбитый бомбардировщик. Значит, под ним - своя территория, он твердо знал, что бомбардировщик упал в

расположении республиканцев. И так как бензина уже почти не оставалось, решил садиться где-нибудь поблизости от догорающего самолета.

Но выбрать подходящую площадку для приземления было почти невозможно. Планируя на малой скорости, Серов заметил узкую светлую полоску на темном фоне земли. Иного выбора уже не было, надо было садиться. Сделав последние расчеты, Анатолий перед самой землей выключил мотор. Колеса коснулись земли. Самолет пробежал несколько десятков метров и остановился.

Не веря свершившемуся, Серов неподвижно сидел в кабине. Он не только дотянул до своих, не только приземлился, но его "чато" остался совершенно целым и невредимым! А когда летчик вышел из машины и прошелся из края в край по узкой полоске, устланной золотистой соломой сжатого хлеба, то невольно содрогнулся: его самолет стоял в пяти метрах от глубокого оврага...

Совсем близко была слышна ночная вялая перестрелка. Где-то неподалеку проходила линия фронта. Оставив машину, Анатолий пошел на восток: надо было поскорее найти людей, которые помогли бы до рассвета оттащить самолет подальше от переднего края.

Пробираясь меж камней и глубоких воронок, Серов осторожно продвигался вперед. Вдруг перед ним мелькнули тени. Анатолий на всякий случай вынул пистолет. Тени снова скользнули и скрылись где-то совсем рядом.

Летчика тихо окликнули. Анатолий замер на секунду, но тотчас же решился ответить:

- Компаньерос!..

Впереди зашевелились, и Серов громко сказал по-испански:

- Компаньерос. Авиадор русо!

- Наш летчик! - раздались в ответ радостные возгласы.

Из темноты выскочили несколько республиканских бойцов, к ним, появившись словно из-под земли, присоединились другие.

Через минуту в блиндаже командира пехотной части уже зазвонили телефоны. Соседняя танковая часть обещала немедленно привезти бензин. Солдаты отправились расчищать площадку, на которой стоял "чато". Бережно они отгребали в сторону сжатую пшеницу, выворачивали камни, унося их к оврагу. С помощью бойцов Анатолий заправил самолет и развернул его носом в обратную сторону.

- Теперь я могу взлететь, - сказал он.

- Взлететь? - переспросил командир и задумался.- Я ничего не смыслю в авиации, но мне кажется, что вы, комарада Серов, идете

на большой риск. Площадка крайне мала. Не лучше ли попробовать с нашей помощью вытащить самолет на ближайшую дорогу, там разобрать его и в таком виде отвезти на аэродром.

- Это невозможно! На несколько дней я останусь без машины и не смогу летать. И потом, - Серов улыбнулся, - если я благополучно приземлился, то наверняка и поднимусь нормально.

- Вы, несомненно, коммунист?

- Да.

- Это ясно. Я не буду настаивать на своем предложении. Я тоже коммунист и хорошо понимаю вас. Только, прошу, будьте настороже: фашисты очень близко от нас и могут в любую минуту открыть по самолету не только артиллерийский, но и пулеметный огонь. Вашу вынужденную посадку они, конечно, заметили.

- А почему же они сейчас молчат?

- Ждут рассвета. Кроме того, они, наверное, думают, что самолет неисправный и потому не сможет улететь.

- Тем лучше, - усмехнулся Анатолий.

- Можно пожать вам руку? - неожиданно спросил молоденький солдат. - Я давно мечтал пожать руку русскому летчику.

Волнение солдата передалось Серову. По приглашению бойцов Серов пошел по траншеям от одного блиндажа к другому. Летчику наперебой задавали вопросы. Ему протягивали походные фляги, наполненные вином ("Нет вина приятнее, чем в Андалузии!"), предлагали закурить сигареты ("Попробуйте наших, солдатских!"), карманы его куртки и брюк были набиты яблоками и апельсинами ("Вы не можете отказаться: мне их прислали на фронт родные...").

Небо бледнело, предвещая чистую зарю.

В это время Михаил Якушин, облокотившись на крыло своего самолета, стоял в тяжелом раздумье.

В полете он видел, как далеко в стороне фронта загорелся в воздухе чей-то самолет. Горел он не так, как сбитый им прошлой ночью бомбардировщик, вспыхнул. и погас, а затем снова разгорелся ярким пламенем. С недобрым предчувствием Якушин посадил машину и сразу же спросил:

- Анатолий не вернулся?

- Нет, - сказали ему.

Были запрошены все аэродромы. Отовсюду один ответ:

- Не видели. Не знаем.

За полночь ожидание стало невыносимым. Вернувшись на командный пункт, Якушин то садился возле телефона, то вставал, нервно расхаживая из угла в угол. Молчал телефон. Молчали

люди. Не расходились, ждали.

Во втором часу ночи раздался звонок, первый за все эти тревожные часы. Якушин схватил трубку, люди затаили дыхание. Звонили из штаба Центрального фронта.

- Что? Жив? - крикнул обычно сдержанный Якушин. - И сбил! А где приземлился? Возле линии фронта? Спасибо, спасибо за известие!

...Предрассветный сумрак. Клочья тумана выстелили долины. Темнота отползла в ущелья, притаившись там.

Усевшись в кабину, Серов запустил мотор и, не теряя ни минуты, с места пошел на взлет. Мотор работал отлично. Самолет послушно бежал по земле. У самой границы площадки Анатолий заставил машину отделиться от земли. "Чато" послушно повис в воздухе над оврагом. Еще два-три лишних метра пробежки по земле - и трудно было бы надеяться на что-нибудь хорошее. Но Серов мастер своего дела, недаром он трижды измерил шагами длину площадки.

Фашисты не успели ахнуть, как Анатолий оказался уже над ними и ударил по окопам из всех своих пулеметов: не возвращаться же домой с неизрасходованным боекомплектом! Расстреляв все патроны, он развернулся обратно, покачал на прощание крыльями республиканцам и пошел на восток, в направлении Мадрида.

А на аэродроме возле посадочной полосы уже собралась вся эскадрилья. Когда Анатолий приземлился, десятки сильных рук подхватили его и несколько раз подбросили вверх.

Хватит, хватит, ребята! Во мне же весу... Надорветесь! - уговаривал Серов. - Знаете, чему я больше всего радуюсь сейчас? - спросил он неожиданно. Радуюсь, что не вижу здесь повешенных носов! Мне кажется, - и он, улыбаясь, посмотрел на тех, кто еще вчера сомневался в успехе ночных полетов, - что с сегодняшнего дня ни у кого не может быть сомнений в дальнейшем успехе ночной работы.

- Что ты, Толя! Какие могут быть сомнения! Две ночи - два бомбардировщика. Это же счет!

- Серова в штаб! - крикнул дежурный.

- Что такое? - спросил Анатолий.

- Привезли немцев, тех, что вы сбили. Хотят вас видеть.

- А спросили меня, хочу я видеть их или нет? - сердито повернулся Серов. И сдержался, понимая, что дежурный здесь ни при чем. - Ладно. Иду.

Два уцелевших немецких офицера считали себя асами. Держались они нагло, говоря, что дадут показания лишь в том случае, если им покажут летчика, который поставил их в

положение пленных.

Анатолий вошел в комнату, где сидели пленные. Увидев его, оба немецких офицера, словно по команде, вытянулись в струнку и отдали честь. Серов обратился к переводчику и спросил, что гитлеровцам от него нужно. Один из офицеров, командир корабля, начал с апломбом, видимо, приготовившись к долгому разговору:

- Я приехал сюда из великой Германии, чтобы бороться с коммунистами.

Анатолий резко оборвал его:

- Ваши политические убеждения меня не интересуют. Они известны всем, кто страдает от войны, от фашизма. Говорите конкретнее, что вам нужно?

Немец осекся, в голосе его появились льстивые нотки.

- Я очень много летал, и никто не мог меня сбить. Скажите, как вам удалось это сделать?

- У меня нет времени заниматься воспоминаниями.

- Вы поймете нас. Вы летчик.

- Я коммунист.

- Оставьте нам жизнь.

- Ах, вот вы о чем! Это будет решать испанский народ и его суд.

Серов повернулся и вышел из штаба.

А вскоре пришла волнующая весть с Родины: Михаил Якушин и Анатолий Серов награждены орденом Красного Знамени.

Награда подняла дух всех летчиков. Не только на Центральном фронте, но и на других организуются республиканские группы истребителей-ночников на самолетах И-15 ("чатос"). Все чаще и чаще ослепительными факелами вспыхивают в ночи фашистские самолеты-бомбардировщики. Вскоре за Якушиным и Серовым на Сарагосском фронте Иван Еременко сбивает вражеский самолет, в районе Барселоны Евгений Степанов и Илья Финн увеличивают счет сбитых, на этот раз горят хваленые итальянские самолеты - подарок Франко от Муссолини. В районе Валенсии отличаются испанские авиаторы.

Летчики, летающие на самолетах И-16, завидуют ночникам, нам не разрешают летать ночью, не позволяют малые размеры аэродромов и отсутствие специального ночного аэродромного оборудования.

Однако и нам хватает работы. После окончания Брунетской операции появилась маленькая отдушина. Используя ее, наша эскадрилья приступила к тренировке испанских летчиков, только что прибывших из летного училища. Казалось бы, началась мирная учеба, которой и нужно отдать все внимание, но

нежданно-негаданно произошло неприятное событие, коснувшееся нашей эскадрильи.

Как раз незадолго до окончания операции в Испанию прибыл новый советник по авиации. Вскоре, ознакомившись с положением на фронтах, он решил лично включиться в боевую работу. В разгар нашей мирной учебы, когда над аэродромом стоял гул учебных боев, меня попросили к прямому проводу с командным пунктом.

Звонил Птухин. Он приказал выделить двух лучших летчиков и по готовности перелететь к нему на аэродром Алкала. На просьбу ознакомить с заданием Птухин ответил, что задание летчики получат на месте. Обычно, ставя задачу, Евгений Саввич, как правило, подчеркивал и главную ее сторону, а здесь какая-то неясность.

Оставив за себя на время полета Петра Бутрыма, мы вместе с Панасом вылетели в Алкала. Встретил нас Птухин, хитровато глядя на меня, улыбнулся:

- Значит, сам решил прилететь? - и, не дожидаясь ответа, продолжил: Пожалуй, правильно, а то кто знает, как получится.

Опять загадка! Мы вопросительно посмотрели на Евгения Саввича. Он понял нас и пояснил, что мы полетим на сопровождение самолета СБ, а задание уточнит сам советник.

Слово "советник" для нас было непривычным. Командовал республиканской авиацией испанский генерал Идальго де Сиснерос, а для нас и генерал Сиснерос, и наш летчик-советник были большими начальниками. В предчувствии ответственного предстоящего полета мы с Панасом только переглянулись, понимая друг друга.

Из помещения командного пункта вышли два человека. Иван Прянишников, держа в руках летный шлем и планшет, рассматривал на ходу полетную карту (штурманы всегда заняты картой). Впереди шагал человек среднего роста, в модном спортивном пиджаке, гольфах. Он смахивал на жокея, не хватало только стека. Когда расстояние между нами сократилось, я узнал его. Мне приходилось видеть его раньше, когда он занимал крупную должность в одном из наших военных округов.

Птухин представил меня и Панаса. Советник обратился к нам:

- Вы знаете меня?

Панас промолчал, а я ответил:

- Да, знаю вас, вы...

Но советник не дал договорить, предупредительно подняв руки, и опять задал вопрос, адресованный мне жестом:

- Где, в какой должности служили до Испании, сколько

имеете боевых вылетов?

- Командир звена авиационной бригады. На Мадридском фронте сделал примерно восемьдесят вылетов.

Советник посмотрел на Птухина, тот кивнул.

- Так вот. Сейчас я полечу на разведку района Аранда-де-Дуеро - Вальядолид - Сеговия, вы будете сопровождать мой самолет. Доложите, как думаете расположить ваши самолеты в полете.

Я ответил, что полечу справа немного выше, в пятидесяти метрах сзади. Мой ведомый займет место слева сзади.

Через десять минут самолет СБ, пилотируемый советником, взял курс на Аранда-де-Дуеро.

Мы с Панасом заняли свои места сопровождающих, еще на земле договорились с ним в случае появления истребителей противника не ввязываться в воздушный бой, а короткими атаками отсекать фашистских истребителей от самолета советника.

Ответственность, конечно, большая, но меня успокаивала мысль, что в этом районе вряд ли появится противник. Кроме того, у самолета СБ отличная скорость, и к тому же он по курсу все время набирал высоту.

И вот под нами гряда гор Сьерра-де-Гвадаррама. Высота две тысячи метров. Северные склоны гор - франкистская территория. Вдали показался пункт Аранда-де-Дуеро. На всякий случай я решил опробовать пулеметы и дал две короткие очереди (так мы делали всегда). Глядя на меня, Панас сделал то же самое.

С двух сторон по курсу самолета советника блеснули трассирующие нити.

И вдруг самолет СБ, заложив глубокий крен, стал разворачиваться на сто восемьдесят градусов. "Значит, у советника какая-то неисправность", - подумал я, а через несколько минут сомнений не было в том, что мы возвращаемся на свой аэродром.

Приземлившись, мы подрулили поближе к ангарам, там нас ожидал Птухин.

- Что случилось? - спросил он, глядя на СБ, из которого не спеша выбирался советник.

- Наверное, что-то с самолетом, - предположил я,- хотя, судя по самолету, все вроде нормально.

Штурман Прянишников остался у самолета, советник подошел к нам.

- Что-нибудь помешало полету? - поинтересовался Птухин. - В воздухе вы были не более двадцати минут.

Советник, как бы между прочим, будто вопрос не столь

важен, спокойно ответил:

- На маршруте появились самолеты противника, не было смысла продолжать полет.

Птухин вопросительно посмотрел на меня и на Панаса, я удивленно пожал плечами. Заметив мой неопределенный жест и молчание Панаса, советник остановил на мне взгляд:

- Разве вы не видели противника?

- Нет, товарищ командующий, - назвал советника по привычке, как к нему обращались на Родине.

- А пулеметные трассы вы тоже не видели? Они прошли перед носом моего самолета.

Теперь все стало ясно: наши пробные пулеметные очереди были приняты за огонь противника. Значит, советник пока еще не знал, что все летчики делают так в полете, держа курс на территорию, занятую франкистскими войсками.

Но как доказать? На его месте, возможно, и другой воспринял бы этот случай как атаку противника. И произошло самое неожиданное. На мои объяснения советник отреагировал просто:

- Евгений Саввич! Отправьте его обратно в Союз, пусть там поучится, - и, не сказав больше ни слова, он пошел в помещение штаба.

Надо было возвращаться на свой аэродром, там нас ждали, но я стоял, словно врос в землю, а в ушах все звучали слова советника. "Как отнестись к этим словам? - сверлила мысль. - Может быть, пойти убедить его в случайности происшедшего? Но нет, он не отступит от своего решения, уж это я знаю..."

Заметив мое состояние, Евгений Саввич ободряюще подтолкнул:

- Чего нос повесил? Лети домой и выкинь все из головы - утрясется!

Появилась надежда. Евгения Саввича я раньше не знал, увидел его здесь, в Испании, впервые. Смелый летчик, большого масштаба командир, а главной чертой его характера была принципиальная справедливость ко всем без исключения. У него не было ни любимчиков, ни пасынков. Он знал цену боевым летчикам и никогда не спешил с выводом. С ним было легко воевать и всегда хотелось выполнить любое задание, которое он ставил. Я был уверен, что Евгению Саввичу совершенно ясна вся нелепость случая, происшедшего в полете.

Шагая к самолетам, Панас бурчал себе под нос:

- Ничего себе... "Отправьте доучиваться", а не подумал о том, что лучше в землю вместе с самолетом, чем так вот ехать на Родину.

Я с благодарностью посмотрел на друга. Он понимал меня...

На Центральном фронте наступило некоторое затишье. Воспользовавшись этим, командование на несколько дней освободило нашу эскадрилью от боевой работы.

Необходимо было привести в порядок изрядно потрепанные самолеты. Да и отдохнуть не мешало. И вот нас отвели на аэродром возле одного из тыловых городков. Этот городок ничем не отличался от других небольших населенных пунктов. Те же грубо мощенные улицы с пучками полузасохшей травы меж камней, те же выбеленные мелом домики с каменными заборами, за которыми вяло шуршит потускневшая от зноя листва фруктовых деревьев. После Мадрида странной показалась провинциальная, словно застоявшаяся тишина городка.

Мы отдыхали. Впрочем, отдых не удался уже в первый день. Волощенко, еще недавно мечтавший поспать этак часиков тридцать, проснулся, как всегда, на рассвете.

- Интересно, - удивился он, протирая глаза, - почему-то не спится. Ладно, днем отосплюсь. Меня всегда днем тянет ко сну...

Панас к этому времени тоже проснулся, но сделал вид, что его разбудил Волощенко. Возмутился:

- Голос у тебя какой-то ненормальный! Ты своим шепотом мертвого разбудишь...

Но и днем почему-то никому из нас не захотелось прилечь. Побродили по городку - ничего интересного. И как-то само собой получилось, что мы забрели на аэродром. Механики возились во внутренностях моторов, латали пробоины, закрашивали заплаты. Помочь им? А почему бы и не помочь: время, по крайней мере, будет идти быстрее.

С трудом уломали механиков.

- В конце концов, вам приказали отдыхать! - сердился Хуан.

Уговорили испанцев с условием, что работать будем только до обеда.

После обеда день показался нестерпимо длинным.

- Сколько времени мы пробудем здесь? - уныло спросил вечером Бутрым, но никто не ответил на его вопрос. Ясно - пока не вызовут обратно в Мадрид. Засыпали недовольные.

Утром нас разбудил шум - приехали испанские летчики. Человек десять. Они вошли в нашу комнату и смущенно остановились у порога: думали, что мы спим.

- Откуда?

Из группы испанцев выступил стройный, красивый парень с вьющимися волосами.

- Клавдий, - отрекомендовался он. - Вот письмо из штаба.

Прочитываю письмо. Штаб предлагает нам дня три-четыре потренировать группу испанцев. Они только что окончили

специальную программу обучения в летной школе. Это новое пополнение для республиканской авиации. Штаб дает молодым летчикам очень лестные оценки: почти все они добровольцы из рабочей и студенческой молодежи, мужественны, храбры, преданы республике.

- Ну что ж, - принимаю решение, - на аэродром!

По пути знакомимся. Пылко жестикулируя, испанцы говорят о том, как им не терпится скорее идти в бой.

С удовольствием принимаемся за полеты. Вначале объясняем летчикам смысл различных тактических приемов, затем демонстрируем эти приемы в воздухе. После чего испанцы сами отрабатывают элементы одиночного и группового боя. Мы же только поправляем их, указываем на ошибки.

С утра до вечера на аэродроме гудят моторы. Каждый из нас взял под свою опеку одного испанца. Мой ученик - Клавдий. Он мне понравился с первого взгляда и, чем больше я узнаю его, тем сильнее укрепляюсь в своем первоначальном впечатлении.

- Пришлось покинуть университет, - рассказывает он мне. - Хотя я уже учился на третьем курсе.

- Жалеете об этом?

Он удивленно смотрит на меня.

- Камарада Борес! Как вы можете говорить это? Что такое Клавдий и что такое республика? Клавдий - только Клавдий, а республика - это народ, это свобода и счастье народа! Вот победим - и я вновь вернусь в университетские аудитории. А пока будем учиться в свободное время! - И он хлопает рукой по оттопыренному карману летной куртки - в этом кармане у него всегда лежит какая-нибудь книжка.

Довольно скоро обнаруживается, что Клавдий в свободные часы занимается и другим делом - пишет стихи. Вечером испанцы спрашивают его:

- Написал?

Не в пример большинству начинающих стихотворцев, он не смущается:

- Написал.

- Прочти, прочти, Клавдий!

Испанцам нравятся стихи, они слушают их внимательно, раздается восхищенное "буэно!" ("хорошо!").

Стих Клавдия точен и прост. Вслушиваясь в его строки, я с удивлением отмечаю, что в поэтический ритм каким-то чудом уложились советы, которые мы давали летчикам во время полетов: "Не горячитесь! Храбрость без выдержки может привести к глупостям. Учитесь владеть собой. В любом, самом горячем бою трезво оценивайте обстановку".

- Придется стихи Клавдия взять на вооружение! - смеется Панас.

Но вот учеба испанских летчиков подходит к концу, и мне передают телеграмму.

- "Командиру эскадрильи Смирнову, - читает телеграфист. - Вашей эскадрилье сегодня же вылететь в район прежнего базирования. Командование эскадрильей возлагаем на Бутрыма. Вам надлежит остаться с эскадрильей испанских летчиков вплоть до особого распоряжения. Ждите телефонного разговора с командующим..."

Что бы это могло значить? Бегу к Бутрыму.

- Сегодня же вылетать? - спрашивает он меня.

- Ну конечно.

- А ты остаешься?

- Остаюсь.

С нетерпением жду звонка. Проходит час. Наконец-то слышу знакомый голос командующего истребительной группой Птухина:

- Я вызвал вас, товарищ Смирнов, чтобы поговорить с вами об одном важном деле. Прежде всего командование благодарит ваших летчиков, которые помогли нам подготовить новую республиканскую эскадрилью. Это значительное подкрепление и знаете, куда мы думаем направить его? В Астурию.

- Понимаю. В Астурии, говорят, тяжело?

- Очень. Особенно в воздухе. Сейчас мы имеем там только две республиканские эскадрильи, и то неполного состава. Вот уже несколько месяцев они ведут изнурительную, неравную борьбу, так как в численном отношении противник превосходит их чуть ли не в десять раз. Вы должны им помочь. Мы хотим назначить вас командиром новой эскадрильи испанских летчиков. Той самой, которую вы обучали...

Выхожу из аппаратной в некотором смятении. Возле самолета стоит Клавдий.

- Мы отправляемся в Астурию, - говорю ему.

- И вы? - живо спрашивает Клавдий.

- Да. Я назначен командиром вашей эскадрильи.

Мгновение Клавдий смотрит на меня широко раскрытыми глазами.

- Компаньерос! Компаньерос! - кричит он. - Скорее ко мне! Вы слышали новость?

...Друзья улетели в Мадрид, а я остался. И снова во весь рост встают новые задачи, новые дела. Когда к ним еще только приступаешь, они всегда кажутся очень сложными и трудными. Сумею ли я хорошо управлять эскадрильей, состоящей только из испанцев? Найду ли я с ними тот общий язык, когда люди

понимают друг друга с полуслова, с одного взгляда? Сможем ли мы, небольшая группа истребителей, к тому же молодых летчиков, успешно противостоять опытному и сильному врагу? Что если нас расколют в первых же боях?.. Нужно бы еще подучить молодых летчиков, нужно еще раз проверить их настроение, испытать силу их духа.

Но мы скованы узкими рамками времени, вылетать надо по возможности скорее. Кроме того, уже ближайшая задача, стоящая перед эскадрильей, требует особого внимания. Предстоит перелететь на северное побережье Испании. А это не так просто. До Сантандера от Алкала - триста сорок километров. А что если фашисты вынудят нас вступить в бой? Как избежать возможного боя?

Ответ один: лететь на предельно большой высоте. Только высота в какой-то мере может гарантировать от встречи с противником. Во всяком случае, если враг даже заметит появление нашей эскадрильи, он не успеет нагнать нас.

Ну, а что будет, если фашисты поступят умнее, не станут гнаться за нами, а просто предупредят следующий аэродром: встречайте, мол, республиканцев на такой-то высоте...

Скрывать от испанцев я не хочу ничего. Хуже всего рисовать боевую работу розовыми красками. Мужественные люди любят и ценят откровенность. Летчики воспринимают приказ сдержанно: ни возгласов удивления, ни тени замешательства. Выслушав меня, Клавдий еще раз наклоняется над картой, спокойно перекидывает кашне через плечо и говорит:

- Мы постараемся все сделать, что нужно для успеха.

Ну что ж, в воздух! И я уверенно направляюсь к Мадриду, к аэродрому Алкала. Смотрю на Клавдия - он летит рядом со мной: побледнел от напряжения, торопливо, жадно глотает разреженный воздух. У меня, более опытного летчика, и то усталость уже сковывает тело, появилась сонливость. Хочется закрыть глаза, а еще больше - ринуться вниз, поближе к теплой, милой земле.

Но я разрешаю это себе и своим новым товарищам, только когда мы уже различаем у горизонта, на фоне коричневой цепи Гвадаррамских гор, россыпь мадридских зданий.

Приземляемся организованно. Навстречу нам бегут летчики, авиамеханики.

- Откуда ты привел нам такую подмогу? - весело кричит мне Панас.

- Из Валенсии.

- Ну, теперь мы короли!

Мне остается лишь улыбнуться.

Ночью нам не спится. Бутрым лежит с открытыми глазами, молчит. Панас то и дело курит. Только Волощенко хочется спать, и он с удовольствием заснул бы, но ведь никто не спит!

Странные у меня друзья. Хорошие товарищи! Но не любят лишних успокоительных слов даже тогда, когда они, может быть, и нужны. Молчат, изредка кто-нибудь сделает замечание о моем предстоящем полете, и одно это лучше любых слов говорит, что думают они сейчас о нашей совместной боевой жизни, о предстоящей разлуке.

Сижу за столом, пишу письмо на Родину: из Сантандера его не пошлешь, север отрезан от центральной части Испании.

- При первой возможности передай письмо почтальону, - говорю я Панасу.

Рано утром уже все готово к вылету. Еще раз напоминаю испанцам порядок перелета. Спрашиваю их, все ли здоровы, нет ли у кого каких-либо сомнений или желания остаться здесь.

Неожиданно из строя делает шаг вперед Клавдий.

- Что вы хотите сказать, Клавдий? - спрашиваю я удивленно.

- Несколько слов, товарищ командир. - Он встряхивает кудрявой головой: - Я говорю от лица всех летчиков эскадрильи. Среди нас четверо из Астурии. Мы летим защищать свой родной край и заверяем вас, товарищ командир, что никакая сила не заставит нас дрогнуть на поле боя. Мы знаем, что в боях за свободу испанского народа погиб ваш любимый друг и командир Алехандро Минаев. Мы будем такими же честными и смелыми воинами, как Алехандро! Будем!

- Ну что ж, по самолетам! - говорю я и иду к своей машине.

До вылета - несколько минут. Возле самолета стоит Хуан, ждет так же, как всегда, держа наготове парашют.

- Камарада Борес, - вдруг тихо и настойчиво говорит Хуан, - я все приготовил... чтобы лететь вместе с вами.

Уже вчера весь день он ходил за мной по пятам и уговаривал взять его с собой.

- Дорогой Хуан! - с мольбой отвечаю я. - Но ведь ты же прекрасно знаешь, что каждый лишний килограмм - это расход лишнего горючего. А перелет трудный, ты знаешь, что в этом самолете инструктор не предусмотрел второй кабины для пассажира. Как же я заберу тебя с собой?

- Очень просто! - восклицает механик. - Я помещусь в том месте, куда мы обычно укладываем самолетные чехлы.

Не знаю почему, но я сразу же теряю всякую решительность. Если бы Хуан настаивал, я бы, наверно, ни за что не сдался. Но он просит меня как товарищ товарища.

- Но ведь чехлы ты укладываешь в фюзеляж, - это место

совсем не приспособлено для второго человека. Хуан угадывает, что я уже, в сущности, согласился.

- Мне много места не потребуется, камарада Борес. Разрешите, я покажу вам.

- Ну, быстрее.

Хуан мигом пролезает в фюзеляж самолета и усаживается на аккумулятор, установленный сзади сиденья летчика.

- Сколько в тебе весу, Хуан?

- Пустяки! - ликует механик. - Каких-нибудь двадцать - тридцать килограммов!

Громкий хохот покрывает этот ответ.

- Он даже в весе недооценивает себя! - смеется Бутрым.

- Возьми его с собой, - уговаривает меня Панас. - Он к тебе привык. Легче будет! А до Сантандера дотянете. Горючего хватит.

- Ладно, Хуан, неси свой инструмент, чемодан.

- Все уже здесь, камарада Борес! Ну что ж, надо прощаться. - Давай руку, Петр! Увидимся?

- Уверен! - коротко отвечает Бутрым и крепко, до хруста, жмет руку. - Нам помирать рановато.

Последний раз взмахиваю рукой из кабины. Самолет плавно бежит по аэродрому и через несколько секунд отрывается от земли. Прекрасно! Добрая примета: вес Хуана совсем не оказал влияния на летные качества машины. Она так же, как и прежде, набирает высоту и безукоризненно слушается рулей управления. Рядом со мной, умело пристроившись, летят мои новые боевые друзья.

И снова повторяется то, что уже было при перелете к Мадриду. Вначале в кабину проникает холод: остается теплой только ручка, с помощью которой управляешь машиной. Потом становится все труднее и труднее дышать. Пьешь воздух глубокими глотками. Стрелка прибора высоты еще заметно дрожит, неуклонно поднимается от одной цифры к другой. Вот она уже легла на цифру 5300. Когда и куда утекла вся энергия, как это выдуло из здорового человека всю бодрость? Не хочется делать ни одного движения. Апатия. Полное равнодушие ко всему. Даже простой поворот головы требует напряжения, труда. А ведь нужно и дальше набирать высоту. Быть как можно выше - первое и единственное условие успеха. Холодно дьявольски. Мороз, а мы в легкой летней одежде.

Пересекаем гряду гор Сьерра-де-Гвадаррама. И вот вдали показывается город. Бургос! Мы подходим к нему на высоте семи тысяч метров. Ставка главного командования франкистских войск уже предупреждена о появлении республиканских самолетов. Выше эскадрильи нет ни одной вражеской машины, зато внизу

творится что-то невероятное. Черные шапки разрывов зенитных снарядов устилают огромное пространство. Видимо, фашисты палят из всех стволов, но тщетно - снаряды рвутся намного ниже нашей эскадрильи. Болтаются внизу и самолеты. Их не менее сорока. Карабкаясь вверх в бессильной злобе, они ведут бесполезный огонь по нашим машинам. Маловато, маловато высотенки наскребли! Убедившись в бесполезности преследования, фашистские самолеты отстали.

Теперь благоприятный исход нашего полета зависит уже от скорости. Необходимо дойти до места посадки раньше, чем франкисты сумеют организовать вторичную встречу. Используя большую высоту, которую эскадрилья набрала на первой половине маршрута, мы значительно увеличиваем скорость за счет снижения. Погода стоит ясная, безоблачная. Впереди лежащая местность просматривается на несколько десятков километров. Напряженно вглядываемся в даль. Хочется скорее увидеть Кантабрийские горы - это уже север Испании.

Проходит еще несколько минут, и от зубчатого темного контура начинают отделяться скалистые вершины, покрытые снегом. Наступает решающий момент. Тревожит одна мысль: успели фашисты предупредить свою авиацию о перелете республиканской эскадрильи или нет?

Успели. Над горными вершинами показались маленькие точки. Самолеты! Фашисты ждут нас. Обойти их стороной не позволяет запас горючего, который подходит к концу. Остается единственное - не дожидаясь нападения, самим решительно и организованно ударить по врагу, внести в его строй замешательство и, воспользовавшись этим, оторваться от противника.

Плотнее сжимаемся и готовимся к атаке. Эскадрилья на огромной скорости, со снижением приближается к неизвестным самолетам. Но что это такое? Фашисты не одни, похоже, что они ведут бой. Ко всеобщей радости замечаем республиканские самолеты. Их мало, фашистов во много раз больше. Ни те ни другие не замечают приближения нашей эскадрильи. Значит, Бургос запоздал, не успел предупредить фашистское командование на севере о перелете республиканцев. Отлично! Ну как не воспользоваться таким моментом!

Итак, еще не достигнув своей базы, начнем боевые действия! Даю сигнал начала атаки. И разом из всех пулеметов хлынул мощный огонь. Ошеломленные внезапным нападением, фашисты бросились в разные стороны. Мы атакуем с ходу на большой скорости, с таким расчетом, чтобы после атаки, не меняя курса, можно было продолжать полет в направлении аэродрома. Атака с

ходу удается. По-моему, фашисты даже не поняли, что произошло. В течение нескольких минут небо очищено от противника. Республиканцы благодарно качают нам крыльями. Мы отвечаем им тем же и начинаем переваливать через горный хребет. Еще несколько минут - и мы будем у себя дома, в Сантандере. Вот уже горы позади, впереди море необъятное, приветливо сияющее под солнцем. На самом берегу - Сантандер, а немного южнее порта, у подножия Кантабрийских гор, - аэродром.

Смотрю на этот аэродром и холодею. Всего-навсего узкая полоска ровной земли. Чтобы благополучно посадить самолет, требуется большое летное искусство. Справятся ли молодые летчики с такой сложной задачей?

Решаю садиться последним. Из-за тесноты на таком аэродроме последнему приземлиться наиболее тяжело. Но у меня все-таки есть опыт.

Даю сигнал Клавдию "Покажи пример!". Он приземляется точно и, пробежав все поле, останавливается у его границы. Вслед за ним поочередно садятся другие машины. Вот уже последний самолет на земле. Облегченно вздыхаю и сам снижаюсь. Остались только капли горючего.

Все! Прыжок через вражескую территорию совершен.

"Моряку, плывущему к Валенсии, не нужен компас, - с шутливой гордостью говорят испанцы, - он найдет ее по запаху цветов". Очень многие города и села Испании напоминают в этом смысле Валенсию: с весны и до поздней осени бесчисленные инжировые, гранатовые, персиковые, лимонные сады, великолепные клумбы цветов источают стойкое благоухание.

На севере Испании все по-иному. Здесь суровый климат, и только яблони приживаются в здешних местах. Так что если ботанической эмблемой Испании могла бы служить оливковая ветвь, то для Астурии, например, пришлось бы сделать исключение - здесь оливковые деревья растут, точнее, прозябают лишь в парках. Зато пейзаж Астурии немыслим без бронзовых прямоствольных сосен и темно-зеленых пиний.

Под стать этой простой, лишенной всякой декоративности природе люди Астурии. Баски так же не похожи на испанцев, как, скажем, чехи или даже норвежцы. У них иные вековые традиции, иные обычаи. В них нет южной пылкости, они умеют глубоко прятать чувства. "Баски не плачут", - гласит их древняя мужественная поговорка. Ее можно было бы продолжить: "Баски попусту не смеются". Вызвать улыбку баска нелегко. То же самое можно сказать об испанцах и других северных провинций.

Это мужественный, трудолюбивый народ. Природа никогда сама не одаряла его своими щедростями, он привык каждое ее

благо брать с боя. В Астурии много рудников, промышленных предприятий, главным образом металлургических. И рабочий класс - основной костяк населения. И это тоже факт огромного значения.

Не случайно франкисты питали особую ненависть к Астурии и ее народу. Так же как на Мадрид, они двинули на северные города Испании Бильбао и Сантандер свои лучшие, отборные дивизии. Они зверски уничтожили Гернику - национальную святыню, древний центр баскской культуры.

Вскоре после того как мы приземлились на аэродроме, в городе завыли сирены. Вдалеке показались фашистские бомбардировщики. Вылететь им навстречу мы не могли - бензобаки были пусты. Как нам рассказывали потом, фашисты "пощадили" город, не сбросив на него ни одной бомбы. Они держали курс прямо на наш аэродром.

...Грохот рвущихся бомб сотрясает землю так сильно, что кажется, крепкие своды убежища, куда пришлось нам уйти, не выдержат и рухнут. И вдруг сразу наступает гробовая тишина.

По узкому, извилистому проходу, ведущему к выходу, мы устремляемся наверх. Черный дым, смешанный с пылью, застилает весь аэродром. Один самолет горит, к счастью, это старая машина, давно вышедшая из строя. Но следует ожидать повторного налета. Так оно и выходит. Не успевает рассеяться смрад от первых бомб, как появляется вторая волна немецких бомбардировщиков.

И на этот раз нам не удается подняться в воздух. Летчики помогают механикам как можно быстрее подготовить машины к вылету. Но не успевают. Правда, некоторые самолеты уже заправлены горючим, а зарядные ящики заполнены боеприпасами, но взлететь мы не рискуем - на узкой полосе аэродрома много воронок от бомб. Приходится вновь укрываться, на этот раз в маленьких окопчиках, вырытых неподалеку от стоянок.

И опять грохот разрывов, пронзительный свист осколков. Обиднее всего лежать, сознавая, что ты не в силах оказать врагу хоть какое-нибудь противодействие.

Вновь с тревогой смотрим на свои самолеты. Одну машину сдвинуло с места воздушной волной, в некоторых самолетах пробоины от осколков. Но все это чепуха - один-два часа работы для механиков, Хуже обстоит дело с летным полем. Мы оглядываем его в полной растерянности. Глубокие воронки на всей площадке. Ведь теперь мы не можем ни взлетать, ни садиться. Припечатаны к земле.

- Нужно немедленно начать работу, - говорю я.

- Придется работать ночью, - замечает Клавдий.

- Может быть, всю ночь, - добавляет кто-то.

В тоне, которым произносятся эти слова, слышны нотки неуверенности: успеем ли мы одни быстро ликвидировать последствия налета? Но делать нечего. Сбрасываем куртки, беремся за лопаты. Грунт тяжелый, каменистый, лопаты то и дело скрежещут о камни. Не до разговоров, не до курения. Кто-то уже снимает рубаху.

Проходит час, а мы, ни разу не присаживаясь, с грехом пополам засыпали всего лишь две воронки, да и то не самые глубокие. Нет, одним нам не справиться! Неожиданно на противоположной стороне аэродрома замечаем группу людей. Что они делают? Кажется, работают лопатами. Оборачиваемся - со стороны стоянки к нам направляются несколько женщин, за ними бегут ребятишки, у женщин в руках лопаты, мотыги.

Они подходят и низко кланяются.

- Мы слышали, у вас аэродром не в порядке...

Ребята держат в руках корзиночки с бутылками молока, с хлебом. Пришли не на час. А в воротах аэродрома показывается еще одна группа.

- Сантандер идет к нам на помощь! - радостно кричит кто-то из механиков.

- Мы не из Сантандера, - возражает старик. - Мы из соседней деревни. Это вот они, - указывает он на женщин, - должно быть, городские.

К вечеру добрая половина поля восстановлена. Теперь мы и сами закончим дело! Но никто не уходит. Женщины расстилают одеяльца и укладывают ребят спать.

Глубокой ночью ко мне подходит белый как лунь старик.

- Кажется, все! - говорит он довольным голосом И по-хозяйски добавляет: Теперь надо бы осмотреть поле.

Я уговариваю его идти домой - мы сами обследуем аэродром, а если что недоделано, сами доделаем. Старик возражает:

- Идемте вместе.

Зажигаю электрический фонарик, и мы не спеша обходим аэродром. А когда возвращаемся к стоянке, я с удивлением замечаю, что все ждут нашего прихода.

- Как? - слышится только один вопрос.

- Замечательно! Словно и не было бомбежки!

Мы сердечно пожимаем руки нашим помощникам, провожаем их. И они уходят в ночь, неторопливо, молча, только изредка перебрасываясь скупыми словами. Железные люди!

А нас мало, нас очень мало - три эскадрильи на всю Астурию. У противника несколько авиационных соединений. На каждого из

нас в воздушных боях приходится по три, а то и по пять вражеских самолетов. Каждая боевая машина, каждый летчик здесь - величайшая ценность. Мы это знаем и стараемся выжать все, что возможно, из нашей техники. Но уже в первые дни теряем одного пилота. Произошло это нелепо, обидно. Всему виной - горячность, безудержный юношеский темперамент.

Фашисты бомбили наш аэродром. Самый молодой из летчиков не стерпел, выскочил из укрытия и бросился к ближайшему самолету. "Вернись! - кричали мы ему.- Вернись!" Но все это потонуло в грохоте рвущихся бомб. Не оглядываясь, он добежал до машины, прыгнул на крыло и готов был уже сесть в кабину, но вдруг замер и упал на землю. Осколок сразил его наповал.

Вечером молча, по одному мы собираемся у вырытой могилы. Вперед выходит Клавдий. Медленно, словно не узнавая никого вокруг, обводит нас взором. Смотрим на лицо погибшего - на нем так и застыл отпечаток безудержной ярости. Клавдий вздрагивает и внезапно загорается.

- Камарадас! - говорит он громко, отчетливо. - Камарадас! - повторяет он еще громче, призывнее. - Сколько надежд таилось в его душе, душе республиканца! Сколько прошло дней и ночей в упорном труде, для того чтобы познать славное искусство летного дела! И все это для того, чтобы бессмысленно погибнуть от осколков фашистской бомбы?.. - В голосе Клавдия горечь и обида. Нет, камарадас, не для этого мы учились, - твердо продолжает он. - Пусть эта тяжелая утрата будет всегда напоминать нам о главном: необходимо жить для того, чтобы победить в нашей борьбе. Будем стойкими!

Всегда будем помнить советы наших русских товарищей.

Раздается сухой треск выстрелов - прощаемся со своим товарищем. Его смерть для нас большой урок.

Утром мы продолжаем боевую работу. Взлетаем и не далеко от Сантандера встречаем группу фашистских бомбардировщиков, идущих в сопровождении истребителей.

Я навсегда запомнил тот бой, в сущности первый в районе Сантандера. Трудно описать, с каким упорством и беззаветной храбростью сражались молодые испанские летчики.

Самолеты противника настойчиво пытались прорваться к городу. Мы преградили им путь. От наших ударов два вражеских бомбардировщика рухнули в провалы горных ущелий. Чувство гордости за испанских летчиков невольно наполнило мое сердце. Молодцы! Сбылось то, о чем они мечтали и к чему упорно готовились.

Мы благополучно все до единого возвращаемся на аэродром.

Приятно ласкают ухо звуки сирен, оповещающие жителей о том, что опасность миновала,

Я вижу - Клавдий выскакивает из машины и горячо обнимает своего товарища:

- Ты слышишь эти гудки? Они поют о нашей победе.

Первая победа! Наконец-то мы задержали врага на подступах к Сантандеру!

Но главное, что меня радует, - это даже не боевой успех, а то, чем он обеспечен. Впервые я почувствовал, что молодые летчики стремятся к взаимодействию, заботятся о взаимовыручке, о дружных совместных действиях. Порой во время боя я забывал, что сражаюсь вместе с новыми товарищами. Казалось, что вот ту машину ведет Панас, а рядом со мной летит не Клавдий, а Бутрым...

Однако неотвратимо надвигается новая опасность. Все чаще и чаще я думаю о перенапряжении сил. Оно порой не по плечу и опытным воздушным бойцам. Франко рассчитывает, что блокированная со всех сторон северная группировка республиканских войск не сможет долго продержаться. Вот почему фашисты изматывают войска и население ежедневными бомбардировками с воздуха. И вполне понятно, почему фашистское командование с таким остервенением бросает стаи своих истребителей против нашей эскадрильи. Мы им путаем все карты.

Осенние дни сравнительно коротки: это уже не те летние дни под Мадридом, когда восход спешил догнать закат. Но я подсчитываю число боевых вылетов и вижу, что мы в общей сложности находимся в воздухе столько же времени, что и летом. В среднем четыре-пять вылетов в день. Если учесть, что летчики лишь изредка получают возможность вылезти из кабины и поразмяться, что сутра до вечера они находятся в машинах, в полусогнутом положении, что обедать нам приходится урывками, на ходу, то станет ясно, как достается каждому из нас.

От многочасового сидения в кабине некоторые стали сутулиться. Плохо спят, несмотря на усталость, ворочаются, бормочут во сне, что-то выкрикивают.

Но тот, кто воевал, знает, как вдохновляет человека победа, сколько новых сил и возможностей открывает он в себе, если добился успеха. Нам удается иногда за один день сбить несколько вражеских самолетов. Это бывает в самые нелегкие дни. Но летчики тогда словно преображаются. Победа - лучшее средство восстановить силы, и я с радостью замечаю, как, несмотря на тяжелые условия, молодые летчики с каждым днем все успешнее овладевают искусством побеждать врага. Это заметно не только в

воздухе, но и на земле.

Однажды утром я прохожу по стоянке и вижу, как один из летчиков вместе с механиком старательно замазывает краской огромного коричневого тигра, нарисованного на фюзеляже. Примета зрелости! Попробовали бы вы месяц назад сказать, что все эти тигры, орлы, коршуны на фюзеляжах - чепуха, несерьезное молодечество, так же как бесчисленные амулеты в кабинах - старомодное суеверие! Даже Клавдий и тот постоянно возил в своей кабине разноцветную фигурку клоуна. Правда, он отшучивался:

- Это мой второй пилот. Он мне подсказывает, куда нужно лететь.

Теперь поняли: врага не испугаешь разинутой пастью тигра, и в бою не спасет никакой амулет. Не спас же Мигуэля, хотя у него был амулет из амулетов - браслет, свитый из волос любимой девушки. Не спас амулет и Педро...

Иногда мы пролетаем над передовой, и я вижу, как солдаты в окопах поднимают винтовки, приветствуя нас. В эти моменты белый шарф Клавдия развевается, как вымпел.

Один из дней выдался пасмурным, дождливым. Летчики впервые за долгое время отдыхали. Я поехал навестить наших соседей - пилотов республиканской эскадрильи, расположенной от нас километрах в сорока. Они в этот день тоже не могли летать. Застал их всех в общежитии за довольно странным занятием: летчики сидели вокруг барабана, испещренного различными именами, и, читая эти имена, вспоминали, когда, где и при каких обстоятельствах они появились.

Меня тотчас усадили возле барабана и засыпали вопросами. Но мне не давал покоя барабан.

- Что это такое? - наконец спросил я.

- На этом барабане в свое время расписались наши лучшие друзья, - ответили мне. - И вот когда у нас есть свободное время, мы вспоминаем о них.

Вечером я уезжал. Уже сел в машину, как вдруг раздался крик:

- Камарада! Как же вы могли забыть!

Меня вытащили из машины. Кто-то спросил:

- Вы не знаете, какие почерки у, ваших летчиков?

Я рассмеялся. Нет, я еще не настолько изучил их, чтобы знать почерк каждого. Испанцы задумались, и вдруг кого-то осенила мысль:

- Пусть вслед за камарада Боресом каждый из нас распишется за одного из летчиков его эскадрильи.

- Но вы же не знаете их, незнакомы с ними!

- Мы не раз видели их в воздухе, - ответили мне. - Мы знаем, что так воевать могут только настоящие солдаты республики. А это наши лучшие друзья.

Я держу на ладони четыре смятых кусочка свинца. Угоди они в мой самолет вчера - мне бы несдобровать. А сегодня я ощутил лишь дробный глухой стук за спиной и в бою не придал ему особого значения.

Хуан очень доволен:

- Хорошо, что мы придумали эту спинку!

- Не мы придумали, а ты, Хуан! - говорю я механику.

В тот день, когда мы прилетели в Сантандер, я лишь под вечер смог поговорить с ним.

- Знаешь, Хуан! Сразу попали из огня да в полымя. И я не успел поинтересоваться, как ты себя чувствуешь после полета.

Хуан удивленно приподнял брови:

- Спасибо, камарада Борес! Чувствую себя хорошо. Правда, в полете немного замерз, но, когда услышал, что вы стреляете, забыл о холоде.

- Не страшно было? - улыбнулся я.

- Нет, что вы! Я все думал, что, хотя мое тело - лишний балласт для самолета, но зато, в случае чего, оно могло бы послужить защитой для вас сзади. Это меня успокаивало.

Хуан говорил искренне. Я знал это, но возмутился и резко сказал ему:

- Не говори глупостей, Хуан!

- Какие глупости, камарада Борес! Говорю вам, я всю дорогу думал о том, что сзади летчик совершенно не защищен, и сейчас об этом все время думаю. - И тихо добавил: - Надо что-то сделать. Так дальше нельзя воевать.

Я не придал значения этим словам. Что можно придумать? Броню за сиденьем летчика? Но ведь это дело конструкторов: уж кто-кто, а они-то знают, что в бою смерть всегда подкарауливает летчика сзади. Видимо, конструкция самолета не позволяет устроить броневую защиту за спиной пилота. Броня утяжеляет вес самолета, снижает его летно-тактические данные. Ну, а что касается того, можно так дальше воевать или нельзя, то сама жизнь показывает: можно. Можно, если хорошо усвоишь одно правило: "Не подставляй в бою спину, а иди на врага грудью". Правда, правило правилом, а бой боем, и у человека не сто глаз. Но что поделаешь!

Не оценил я слов Хуана и скоро забыл о них так же, как и о вопросе, который он мне задал тем же вечером:

- Скажите, камарада Борес, как вела себя машина в воздухе, когда мы летели сюда?

- Отлично, - коротко ответил я.

- Очень хорошо, - задумчиво произнес Хуан и расплылся в улыбке. Прекрасно!

Гибель Гарсиа, молодого испанского летчика, окончательно утвердила Хуана в его решении.

Произошло это во время одного из налетов бомбардировщиков, когда франкисты приближались к аэродрому. Наша эскадрилья успела взлететь. Заметив это, фашисты тотчас же начали сбрасывать бомбы на окрестные населенные пункты. В прах разлетелось несколько домов мирных жителей, вспыхнули пожары. Мы врезались в строй фашистов. Воздушный бой завязался над самым аэродромом. Наши атаки вскоре увенчались успехом. Два бомбардировщика упали на окраине Сантандера. Но тут же на горизонте показалась большая группа немецких истребителей. В плотном строю они шли к месту боя.

Мы понимали, что нам придется нелегко, но каждый из нас с еще большей силой понимал и чувствовал, что сейчас с улиц Сантандера на нас смотрят отцы и матери, трудовой народ, который справедливо осудит своих сыновей, если они дрогнут в бою.

Мы пошли в лобовую атаку. Нас было значительно меньше, чем фашистов. Повсюду мелькали крылья с черными крестами. Но испанцы сражались самоотверженно. Буквально в течение нескольких минут немцы потеряли еще два самолета. Но и "мессерам" удалось сбить одного республиканца. Он упал на окраине аэродрома, словно и в смерти своей не желая расставаться с родным гнездом. Видимо почувствовав, что придется дорого заплатить за гибель нашего летчика, фашисты начали поспешно уходить.

Мы приземлились. Еще теплилась слабая надежда: может быть, Гарсиа жив? Может быть, он только ранен?

Нет, Гарсиа был убит в воздухе, несколько пуль поразили его сзади.

- В спину? - переспросил меня Хуан.

- Да.

- Камарада Борес, так больше продолжаться не может, я не могу спокойно смотреть на это!

Впервые я видел Хуана очень взволнованным.

- Разрешите мне на несколько часов уехать в город, а ваш самолет обслужит другой механик.

Я удивился, но тут же дал согласие: Хуан никогда не отлучался без крайней необходимости.

...Наступали сумерки. Полетов больше не предвиделось. Я уже было направился вместе с летчиками к автобусу, чтобы ехать

к себе в общежитие, как вдруг на летное поле вкатил маленький грузовичок. Машина круто затормозила перед нами, и с нее спрыгнул Хуан. За ним степенно перелез через борт пожилой незнакомый человек.

- Камарада Борес! - подбегает ко мне возбужденный механик. - Я привез рабочего с судоремонтных верфей, и вот посмотрите, что еще мы привезли. Это листовая сталь. Настоящая сталь! - И он показывает стальную плиту причудливой формы. - Камарада Борес! Мы вырезали из стали такой кусок, который будет закрывать сзади спину и голову летчика. Весит он всего девятнадцать килограммов. Вот! - И Хуан торжественно поднимает над головой плиту. Камарада Борес! - Сталь со звоном падает на землю. - Я в три раза тяжелее, чем эта плита...

- А ну-ка, принесите винтовку и несколько бронебойных патронов, - прошу одного из авиамехаников.

Мы ставим плиту возле большого камня. Я заряжаю винтовку и отхожу на сто метров. Выпускаю всю обойму. Тотчас же винтовку в сторону - и бежим к плите. Ни одна пуля не прошла навылет! Сделав лишь вмятины, все пять пуль, сплющенные, лежали на земле. Здорово! Первую минуту все стоят как зачарованные, не отрывая глаз от чудесной плиты.

- Давайте-ка попробуем ударить ближе.

Стреляю снова, и еще быстрее мы бежим к плите.

- Нет, ничего нет! Смотрите! - ликует Хуан.

И правда - ни одного отверстия. Ну и здорово! И в тот же момент Хуан и рабочий, поднятые сильными молодыми руками, взлетают вверх.

...И вот я держу на ладони четыре бесформенных кусочка свинца и не могу оторвать от них глаз. Сколько жизней сбережет простое изобретение Хуана! Пройдут годы, и уже каждый боевой самолет обрастет броневым прикрытием сзади. И будет это прикрытие прочнее и надежнее, чем стальная плита, грубо вырезанная автогеном на сантандерской судоверфи. Но этот первый броневой заслон я не забуду никогда...

В тот памятный день стояла нелетная погода, и с утра я дольше обычного лежал на койке - делать было нечего. Вдруг задребезжал телефонный звонок.

- Слушаю вас.

Из штаба Северного фронта сообщали, что за перевалом фашистские бомбардировщики усиленно бомбят республиканские позиции, расположенные в одном из горных проходов.

- Неужели за перевалом хорошая погода?

- Да. Ведь здесь в каждой долине своя погода. Спрашивают: можем ли мы вылететь на помощь?

- Помощь очень нужна, франкисты решили любой ценой завладеть этим проходом, чтобы вывести через него свои войска к Бискайскому заливу, к городам Кихон и Сантандер.

Одно мгновение я колеблюсь. Сказать, что мы не можем? Ведь мы действительно едва ли сможем вылететь. Но ведь нас ждут!

- Мы вылетим, - отвечаю и выхожу.

Резкий, порывистый ветер. Полотнища палаток приподнялись и готовы оторваться от кольев. Со стороны моря тянутся и тянутся темные тучи. Все небо наглухо закрыто ими, а они продолжают клубиться в высоте, опускаясь все ниже и ниже. Пробивать облачность вблизи высоких гор немыслимо. Что делать?..

Стою в раздумье и невольно вспоминаю Серова. Анатолий, наверно, нашел бы выход. Серов! А что если попробовать осуществить его идею - он ее не раз высказывал и, может быть, уже применял. Идея дерзкая, смелая: пробивать облачность не так, как это мы делали обычно, - порознь, а в плотном строю, крыло к крылу. "Понимаете, что это значит? - говорил Анатолий, защищая свою идею. - Это значит, что командир во время полета ни на минуту не выпустит из своих рук управление подразделением. Раз! Это значит, что эскадрилья наверняка не потеряет ориентировки в слепом полете, если, конечно, у нее толковый командир. Ну, а командиры должны быть толковыми. Два! И это значит, что все самолеты выйдут из облачности не поодиночке, а все вместе и смогут ударить по врагу со всей силой, крепко сжатым кулаком! Три! Вы понимаете, что это значит?!"

Понимаю, все понимаю, Толя. Помню, как ты вместе с Михаилом Якушиным даже демонстрировал нам пробивание облачности строем. Но ведь это ты и Якушин, люди, обладающие редкостным мастерством! Недаром же о Михаиле говорят, что он ходит с тобой так, словно держится рукой за твою плоскость. А что если по неопытности мои летчики в тумане, в "молоке", столкнутся друг с другом?..

И все же решаюсь! Быстро собираю летчиков. Клавдий бросает на меня вопрошающий взгляд. Некоторые с досадой посматривают в сторону Кантабрийских гор, до половины окутанных тучами.

Рассказываю о задании командующего.

- Задание действительно тяжелое. Будем выполнять его так. После взлета пойдем не в горы, а в сторону моря, километрах в десяти от берега попробуем пробить облака и выйти выше их, на чистый простор. Всей эскадрильей сделать это едва ли удастся,

поэтому я сначала попытаюсь провести половину эскадрильи, оставлю ее над облаками, а затем вернусь за остальными.

Летчики плотнее обступают меня.

- Одно следует запомнить твердо и выполнять, - продолжаю я. - Перед тем как войти в облака, сомкнитесь крыло в крыло и все свое внимание уделяйте впереди идущему самолету. После выполнения задания, на обратном пути, пробивать облачность вниз каждый будет самостоятельно, выдерживая направление полета только к берегу. Ясно?..

Взлетаем и берем курс к морю. Нервы напряжены до предела. Кажется, что мы уже давно идем в "молоке". Где же край этой толщи облаков?

И вдруг в кабину брызнули яркие лучи солнца. Я невольно зажмурился. Потом, щурясь, посмотрел вниз. Под самолетом расстилалось необозримое, слегка холмистое облачное поле, и среди этих белых холмов острые вершины Кантабрийских гор, покрытые искрящимся снегом. Красота сказочная! Но сейчас не до любования природой. Оставляю группу и снова скрываюсь в облаках. Через несколько минут тем же путем провожу и остальные самолеты.

И вот мы стремительно приближаемся к месту боя. Появляемся как раз в тот момент, когда вторая волна фашистских бомбардировщиков готовится сбросить бомбы. Немцы, видимо, решили, что появление республиканских самолетов из-за неблагоприятной погоды совершенно исключено: в воздушном пространстве я не вижу ни одного вражеского истребителя. Ну что ж, легче будет вести бой с бомбардировщиками.

Даю сигнал "Приготовиться к атаке!", и только в этот момент фашисты замечают нас. Поздно! Они не успевают принять контрмеры, мы раскалываем их строй, и в первую же минуту один бомбардировщик, объятый пламенем, падает вниз.

Фашисты дрогнули. Беспорядочно сбрасывая бомбы, они удирают. Мы их преследуем, но недолго. Из-за хребта показываются истребители с черными крестами. Звучит сухой треск первых очередей. Не обороняться, а нападать, иначе сразу же сомнут, - вот правило, которого мы постоянно придерживаемся в неравных боях. И нам удается держать инициативу в своих руках. Один за другим валятся на землю три немецких истребителя. Вспыхнул и один республиканский самолет. Кто это, кто?..

Драться парами, не позволять противнику расколоть пару - это наше второе правило. Рядом со мной Клавдий. Отбиваясь от немцев, он старается помочь мне, наносит удар за ударом. Фашисты почему-то с особым остервенением бросаются сегодня

на испанцев. Неужели им удастся оттянуть Клавдия в сторону?

Стараюсь бить в упор по немецкому самолету, на борту которого нарисован удав с разинутой пастью. Истребитель валится вниз. Успеваю развернуться навстречу другому, нажимаю на гашетки, но... пулеметы молчат.

И вдруг сухой треск раздается совсем близко - сзади. Мотор делает несколько неровных рывков, и винт останавливается. Леденящая мысль заставляет на мгновение оцепенеть: "Неужели конец?"

Решительно иду вниз, стараюсь направить самолет к республиканской территории. Жутко. Мотор молчит, слышу, как за кабиной свистит встречный поток ветра. Фашисты не успевают повторить своей атаки. Белая масса облаков смыкается над моей головой. Самолет быстро теряет высоту и с нарастающей скоростью устремляется в бездну. Напрягаю зрение, стараясь пронзить взором глухую облачную пелену и хоть за что-нибудь уцепиться взглядом. Вдруг впереди мелькнуло какое-то темное пятно, и разом все кончилось...

Очнулся от страшного озноба, пробиравшего до костей. В голове невероятный шум, что-то теплое и липкое клокочет в горле. С трудом приподнимаю тяжелые, словно оловянные, веки и в первое мгновение не могу понять: вижу или не вижу? Нет, вижу: это непроницаемый белый туман окружил меня. Руки упираются во что-то холодное и мокрое. Трудно дышать. Кашляю, выплевываю черный сгусток крови. Проясняется сознание, и я отчетливо вспоминаю все, что произошло. Спас меня глубокий рыхлый снег, местами лежавший на вершинах гор. Я врезался как раз в такое снежное поле.

Жив! Теперь нужно собрать все силы, всю энергию, чтобы сохранить жизнь. Пробую ориентироваться. Море, Сантандер, аэродром, наверное, не так далеко там, внизу, подо мной. Надо быстрее уползать со снежного поля. На мне легкая шелковая майка и летние брюки, они уже насквозь промокли от тающего снега.

Выбираюсь из-под обломков самолета и на ощупь ползу по снегу вниз. Ползу, потому что чувствую: на ноги мне сейчас не подняться - мало сил, упаду. Оглядываюсь - на снегу алеют пятна крови. Не знаю, сколько времени продолжается этот мучительный спуск: может быть, час, два, а может, и пять. Чувствую лишь, что становится теплее, туман разреживается. И вот - неужели?! передо мной открывается слегка затуманенная даль. Синее море и где-то внизу, далеко-далеко, смутные очертания Сантандера.

Величайшая, ни разу не испытанная доселе радость охватывает меня. Я пробую встать, но изнеможение валит на

землю, на теплую землю. Не помню, как вновь приходит забытье...

По-видимому, прошло еще несколько часов. Грубые толчки в бок заставили меня открыть глаза. Гляжу - надо мною три человека в крестьянской одежде. Лица суровые, выпытывающие. У одного крестьянина в руках большой камень, у другого - увесистая дубина. Собравшись с силами, прошу, чтобы мне помогли спуститься вниз. Услышав ломаный испанский язык, крестьяне молча переглядываются.

- Ну конечно, немецкий летчик! - презрительно сплевывает один из них.

- Пришибить его на месте - и все! - добавляет другой.

С ужасом чувствую, как силы вновь оставляют меня. Кричу, но губы не шевелятся:

- Я русский, вон там, внизу, мой аэродром!

И снова мрак, пустота...

Крепкое вино обожгло горло. По всему телу разлилась приятная теплота. Вернулось сознание. Осматриваюсь. Ничего не могу понять. Где я?

- На своем аэродроме, - улыбается женщина в белом халате. - Только лежите, пожалуйста, вам сейчас необходим полный покой.

- На своем аэродроме? Но как я сюда попал?

- Лежите тихо, молчите. Вас принесли сюда крестьяне из соседней деревни. Они нашли вас в горах.

Значит, те трое крестьян все-таки поверили, помогли!

Женщина направляется к двери, но прежде чем она доходит до нее, в коридоре раздается нерешительное шарканье чьих-то шагов.

- Нельзя, нельзя! - говорит она, открывая дверь. А я вижу своих ребят. Они стоят, боясь переступить порог.

- Пустите их, - говорю я. - Пустите. Хуан входит в комнату на цыпочках. Летчики стараются сохранять серьезность, но это им не очень удается.

- Как вы чувствуете себя? - спрашивает Клавдий.

- Кости как будто целы, а остальное все заживет. Вы лучше скажите, чем кончился тот злополучный бой?

- Одного мы потеряли, товарищ командир, зато сбили пять фашистов, и ясно, что сорвали все их планы.

- Кого потеряли?

- Гардиа...

В комнате воцаряется тишина.

На следующее утро в дверь снова постучали, и я увидел вначале большую кожаную бутыль, затем показался бородатый широкоплечий крестьянин. За ним стояли еще двое с корзинами. Все виновато улыбались.

- Просим прощения, что приняли вас за немца. Вы нас, камарада, извините. И еще вот... Это мы вам вина принесли для поправки здоровья и фруктов. Что есть, вы не обижайтесь.

Все трое садятся возле кровати, и я с удовольствием слушаю рассказ бородача о том, как они нашли и выручили меня из беды, - рассказ долгий, подробный, с многочисленными отступлениями. А потом рассказываю я - о Советском Союзе, о нашей жизни.

Прошло несколько дней, и я вышел на аэродром. На том месте, где обычно находилась моя машина, стоял новый самолет. На его хвостовой части ярко вырисовывалась цифра "3".

- Послушай, Хуан, ведь на нашем самолете стояла пятерка! Почему же теперь тройка?

- Старый номер несчастливый, - ответил Хуан. - Притом фашисты хорошо знают, что командир эскадрильи летал на самолете с номером пять. Вот я и решил изменить номер.

- И зря сделал! Нарисуй снова пятерку, да поярче, чтобы ее за километр было видно. Они думают, что им удалось сбить командира республиканской эскадрильи. А мы им покажем, что это не совсем так.

Хуан постоял, подумал и рассмеялся:

- Правильно, камарада Борес!

Через час на руле поворота вновь красовалась большая цифра "5" с прежней белой окантовкой. В тот же день я снова поднялся в воздух вместе со своими испанскими товарищами. Я не знал, что это был один из последних моих боевых вылетов.

А в полночь над Сантандером появился самолет. Что за гость? Если вражеский бомбардировщик, то почему один? Разведчик? Но что можно увидеть в кромешной тьме?

Мы высыпаем из палаток. На самолете горят бортовые огни. Каким-то чудом ориентируясь в пространстве, он идет в направлении нашего аэродрома.

- Транспортный самолет, - заметил кто-то.

Да, судя по гудению моторов, по бортовым огням, самолет транспортный. Медленно снижаясь, он делает круг над городом и идет на второй заход.

- Да что же мы стоим! Ведь он к нам прилетел!

Быстро разжигаем костры, расстилаем возле них посадочное "Т", большего сделать не можем. Транспортник, приглушая мотор, идет на посадку.

Через несколько минут грузная машина приземлилась. Бежим на звук невыключенных моторов. Самой машины не видно. И вот слова, обращенные ко мне:

- Командование приказало сообщить вам устное распоряжение, - четко, по-военному докладывает летчик. - Вам

надлежит передать эскадрилью своему заместителю Клавдию и сегодня же ночью на нашем самолете прибыть в Валенсию.

- Сегодня ночью? Но когда мы должны вылетать?

Летчик смотрит на часы:

- Через час. Не позже.

Я смотрю на своих друзей испанцев.

- Камарада Борес! - трогает меня за рукав Клавдий.

Я знаю, о чем он думает, и сразу говорю ему:

- Ты уже не тот, что был месяц назад, ты уже не юнец. На днях эскадрилья работала под твоим руководством, хорошо воевала! Так отбрось все сомнения!

Услышав имя Клавдия, командир транспортного самолета обращается к нему:

- Камарада Клавдий! Разрешите поздравить вас: командование присвоило вам звание капитана.

Клавдий в смятении. Капитан - большое и почетное звание в республиканской авиации, немногие из летчиков носят его.

- Я постараюсь оправдать новое звание! - взволнованно отвечает он на поздравление.

Час проносится как несколько минут. Трудно расставаться с товарищами. Особенно трудно, если прощаешься второпях: кажется, что забыл кому-то сказать очень важные слова.

Но командир экипажа торопит:

- Мы должны затемно вернуться в Валенсию. Ведь лететь придется над вражеской территорией...

Садимся в самолет. Дверца плотно захлопывается.

Машина вздрагивает всем своим фюзеляжем и устремляется в ночную тьму. Я смотрю в окно - на земле ничего нельзя различить. Но я знаю, что все мои друзья молча стоят и прислушиваются к удаляющемуся гулу моторов. Все! Прощай, Сантандер!

Хуан сидит рядом, примолк. Наверное, тоже грустит.

- Ну как, Хуан, - хочу ободрить его, - опять улетаем в новые края?

- Да, камарада Борес. К новым боям!

- Камарада Смирнов... - повторил мою фамилию Птухин и неожиданно распрямился, взяв руки по швам.

Я почувствовал необычную торжественность момента и невольно тоже вытянулся, еще не подозревая, что командир скажет дальше.

-.. .Поздравляю вас с большой наградой. Мы получили сообщение из Советского Союза. Родина отметила заслуги наших летчиков перед республиканской Испанией. Вы награждены орденом Красного Знамени.

- Спасибо за радостную весть! - волнуясь, отвечаю я на поздравление Евгения Саввича.

- Ну, а теперь давайте подумаем о будущем. На севере почти безнадежное положение... Именно поэтому мы вас и вызвали.

Я начинаю догадываться, в чем дело.

- А летчики?

- Они прикроют отход партизан в горы. После этого снова совершат перелет через территорию врага. - Птухин задумывается на минуту, потом резко встряхивает головой, словно силясь отогнать дурные мысли. - Отдохните дня два и принимайте прежнюю эскадрилью.

И вот я лечу к своим. Минуя гряду гор, выхожу в долину реки Эбро. Вот уже и характерный изгиб русла, белая лента дороги, идущей от Сарагосы. Но аэродрома не видно. Вообще ориентироваться трудно, повсюду монотонная серая местность, ровно и однообразно выжженная солнцем. Казалось бы, на таком голом ландшафте самолеты должны быть видны как на блюде, однако ничто вокруг не указывает на признаки аэродрома. Я уже начинаю жалеть, что не расспросил подробнее у Маноло о всех приметах места базирования эскадрильи, как вдруг у самой дороги появляется белая полоска дыма. Это сигнал. Снижаюсь, замечаю навес, сделанный из камыша, группу летчиков, стоящих в его тени. Подруливаю на подходящее для стоянки место и не торопясь вылезаю из кабины.

Никто не встречает меня, никто не бежит к самолету. Не ждут. Что ж, в неожиданных встречах есть особая прелесть!

Освобождаюсь от парашюта. Почему-то дрожат руки. Иду к камышовому навесу, примеченному еще с воздуха, стараюсь шагать медленно, но волнение подхлестывает меня. Уже не иду, а бегу... Стоящие у навеса летчики замечают меня и вдруг все разом бросаются навстречу. Еще издалека Панас кричит:

- Борис! Дружище! Да ты никак и в самом деле живой?

Подбегает, целует.

- А мы по тебе хотели поминки справлять.

- И то хорошо! Значит, вспоминали?

- У нас прошел слух, что тебя сбили на севере и ты погиб в горах! - кричит Волощенко.

С разных сторон к нам подходят испанские летчики, механики. Приветственные слова раздаются со всех сторон.

- Что же мы стоим под солнцем! Пойдемте в ваши хоромы. - говорю я.

Подходим к камышовому навесу.

- Наше дневное обиталище и вместе с тем КП, - с видом заправского гида объясняет мне Волощенко.

Навес мне нравится. С него спускаются полотняные пологи, хорошо защищающие от солнца, ветра и пыли. Заходим внутрь - прохладно и даже уютно. Посередине стоит стол, накрытый скатертью, вокруг стола аккуратно расставлены плетеные кресла и стулья. В одном углу висит старый знакомый телефон, наш спутник во всех кочевках. А в другом... Что это такое? Откуда?

- Уже не узнаешь предметов культуры? - звучит довольный бас Бутрыма. Могу напомнить, что это такое: обыкновенное пианино, и даже совсем неплохое.

- Но откуда оно? Где вы его раздобыли? Волощенко показывает глазами на Бутрыма: "Спроси лучше его". Панас не без ехидства замечает:

- У меня от этого инструмента до сих пор плечи болят.

Рассказывают все сразу, перебивая Друг друга. Увидели они этот инструмент в Бельчито, когда из городка выбили марокканцев. Летчики попали туда, чтобы провести рекогносцировку переднего края. Сделав дело, пошли посмотреть городок. Одни развалины. Щебень, пыль на тротуарчиках, смрад от неубранных трупов. Ни единой живой души. Уже собрались уезжать, как вдруг Бутрым увидел пианино. Замер на месте. Давно не играл, а как хорошо бы...

- Давайте достанем!

Летчики посмотрели на него как на сумасшедшего. Пианино чудом висело на обломках каких-то стропил на высоте третьего этажа.

С величайшим трудом, рискуя похоронить себя под развалинами, забрались они наверх и спустили пианино на веревках. Потом достали грузовик. И вот оно здесь!

- Целый день я работал на него как вол! - горячится Панас, указывая не то на Бутрыма, не то на пианино, потому что Петр уже сидит за инструментом.

И мы поем. Петр играет хорошо, с чувством. Поем русские песни. Под камышовый навес заглядывает повар.

- Обед готов! - провозглашает он.

Появляется вино, и мы всей семьей усаживаемся за стол. Я предлагаю тост за Бутрыма и Панаса - их тоже наградили орденом Красного Знамени!..

Через два дня я снова вступил в строй. Активность фашистской авиации начала заметно усиливаться. Но бои пока не носят такого ожесточенного характера, как над Мадридом или на севере. Объясняется это, пожалуй, тем, что на Арагонском фронте, где мы сейчас действуем, преобладает итальянская авиация, а с нею легче драться, чем с немцами.

Основную нагрузку несет эскадрилья Серова. Во-первых, она

ближе других располагается к тому участку фронта, где чаще всего появляются "фиаты" и "капроник". Во-вторых, итальянские истребители охотнее вступают в бой с "чатос", чем с нашими монопланами. От "чатос" в критическую минуту они могут без труда удрать, так как обладают большей скоростью на пикировании, а от наших самолетов им ускользнуть трудновато. Ясно, что на долю Серова, Якушина, Вальтера Короуза и других летчиков этой эскадрильи, слава о которой, кстати сказать, гремит по всей Испании, приходится больше боев, чем на нашу долю.

В первые дни после возвращения мне удалось мельком взглянуть на аэродром серовцев. И случай помог увидеть сразу всех знакомых. Физическая усталость давала себя знать. Только один Серов, ко всеобщему удивлению, становится все шире в плечах. Однако никто из них не сказал и слова об усталости: каждый летчик прекрасно понимал, что отдыхать - значит переложить на плечи столь же уставших товарищей свою часть общей боевой работы. Анатолий по-прежнему находил для каждого ободряющие слова и все крепче и крепче сколачивал свой коллектив.

Наша эскадрилья представлялась мне дружной, по-настоящему боевой семьей. Но у нас, правда очень редко, а все же бывали случаи недисциплинированности. У Серова они исключались, казались просто невозможными, столь велик и непререкаем был его авторитет как командира.

Ничего не скажешь, хороша эскадрилья у Серова. Под стать командиру. В эти дни мы познакомились и быстро сдружились еще с одним серовцем - Евгением, или попросту Женей, Антоновым. Этого парня можно заметить и отличить в любой здешней компании. Чего стоит одна внешность: высокий, ходит спокойно, немного вразвалочку, и уже в самой походке чувствуется сила, напористость. Лицо открытое, доброжелательное.

Но внешность - это только внешность. У Жени и характер русский - скромный, неунывающий и по-настоящему мужественный. Присмотревшись к нему однажды, Михаил Якушин сказал:

- Если бы нашего Женю отвезти на Марс, то и там бы сразу сказали: "Ну, это русский!"

Антонов - человек живой. Он любит поплясать и пляшет не лихо, залихватски, а словно пава - подбоченившись, плавно, помахивая над головой платочком. Получается у него это очень смешно. Особенно веселятся испанцы. С ними Женя сдружился. Он обучил их даже игре в "Акулину". Испанцы пытались научить

его играть в покер, но Женя неожиданно предложил "Акулину". И научил. Представьте веселье, когда он первый раз повязал проигравшему платок, - "Акулина" тотчас же забыла мудреный покер.

В эскадрилье Женя любимец такой же, как у нас Волощенко. Вокруг него всегда люди, шутки, смех. Любит он рассказывать о своем родном городке с милым, поэтичным названием Лебедянь. Рассказывает он с таким чувством, я бы сказал, даже со смаком, что все слушают его с завороженной улыбкой.

Слышишь:

- Эх, братцы! Что бы я хотел съесть из мировых гастрономических изделий? Хотите, скажу? Был бы я сейчас в Лебедяни, отрезал бы ломоть ржаного хлеба, к нему бы соленый огурчик, лучше малосольный, - и мне ничего не надо, никакой причуды современной гастрономии!

И все улыбаются: уж очень он "вкусно" говорит о хлебе и огурчике. И уже ходит по эскадрилье поговорка: "А вот у нас в Лебедяни!.." И почти каждый вкладывает в эту поговорку и светлое, теплое чувство, и грусть по далекой Родине: там ведь у каждого из нас осталась своя Лебедянь...

Мы признаем первенство серовцев в боевых делах, видим, насколько им сейчас труднее, и стараемся всячески помогать своим соратникам. Когда нам удается вести бой вместе с серовцами, каждый чувствует огромное удовлетворение. Но, к сожалению, это случается теперь реже, чем в дни боев над Мадридом. Здесь приходится летать на разные участки растянутого фронта. Бывает, что эскадрилья Серова ведет бой в районе Сарагосы, а мы в эти же минуты сражаемся где-нибудь возле Теруэля. Скверно то, что связь с главным аэродромом, на котором обычно находится командование, в основном телефонная, а такого рода связь не обеспечивает четкого управления авиацией. В результате случается так: наша эскадрилья получает распоряжение немедленно вылететь на подмогу Серову, и хотя на сбор и взлет мы тратим не более трех минут, все же и эта мобильность не помогает, эскадрилья прилетает к месту боя с большим опозданием.

Командование ответило нам определенно: радиооборудования нет и не будет. Но безвыходных положений не бывает. Мы настойчиво ищем и в конце концов находим новые реальные возможности взаимной выручки. Анатолий Серов первым применил воздушных связистов. Его примеру не замедлили последовать другие подразделения. И вот теперь нередко над нашим аэродромом неожиданно появляется самолет, который несколько раз покачивает крыльями. Это означает, что

где-то поблизости идет воздушный бой и необходима помощь. Истребители немедленно взлетают и направляются вслед за воздушным делегатом. И теперь, как правило, нам удается подоспеть к району боя вовремя.

Однако этот прием чуть-чуть не подвел нас сегодня. Впрочем, мы ничего не проиграли...

В полдень над аэродромов появилась такая же, как у нас, машина - моноплан. Летчик снизился до бреющего полета, покачивая крыльями. Я тотчас же дал сигнальную ракету - приказание на общий вылет. Не более как через две минуты эскадрилья пристроилась к прилетевшему самолету. По опознавательным знакам я легко установил, что самолет принадлежит соседней испанской эскадрилье. Бой завязался недалеко от Ихара. На испанцев навалилось десятка два "фиатов". Мы подошли в самый разгар боя. В течение нескольких минут итальянцы потеряли три самолета и в панике бросились в разные стороны.

Мы возвратились на аэродром, но не успели зарулить на стоянку, как на горизонте опять появился "делегат". Он летел со стороны фронта прямо к аэродрому.

"Чато"! - воскликнул Панас и бросился к своему самолету.

За ним чуть было не последовали и все остальные, но в этот момент Бутрым крикнул:

- Опомнитесь! Какой "чато"? Самый настоящий "фиат"!

- Действительно итальянец, - пробормотал Панас, приглядываясь к самолету.

Все затихли и стали ожидать, что будет дальше. Панас, раздосадованный своей ошибкой, прибежал ко мне:

- Разреши, Борис, я его сшибу!

- Подожди минутку.

Тем временем "фиат" стал виражить над аэродромом на высоте семьсот восемьсот метров. "Может быть, заблудился",- подумал я и попросил Бутрыма:

- А ну-ка, Петр, зажги дымовую шашку, дай ему разрешение на посадку. А ты, Панас, подготовься, если не сядет, догоняй, не дай уйти.

Петр ударил шашку капсюлем о каблук и бросил ее в сторону. И сразу стало ясно, что итальянец заблудился. Увидев сигнальный дым, он по всем правилам искусства, учитывая направление ветра, стал заходить на посадку. При этом он планировал как раз со стороны навеса, под которым мы стояли. Я почему-то невольно вспомнил детство: когда мы, мальчишки, гоняли голубей, бывало, с таким же нетерпением, как и сейчас, ждешь, когда какой-нибудь вислокрылый чужак сядет к тебе на

пласку.

"Фиат" с шумом пролетел над самым навесом, так что нас обдало ветром и пылью. Вот он уже выравнивает, сейчас приземлится, но вдруг мотор взревел и самолет снова стал набирать высоту.

- Опознал наши самолеты! - крикнул Бутрым. - Уходит!

Панас кинулся к своей машине.

- Далеко не уйдет! Догоню!

Он быстро вскочил в кабину и, запустив мотор, уже приготовился взлететь, как вдруг "фиат" зачихал, винт остановился. Планируя, вражеский самолет приземлился в полутора километрах от аэродрома.

Не удалось в воздухе - удастся на земле! Панас выпрыгнул из самолета и побежал к легковой машине.

- Быстрей, Маноло, а то еще улизнет!

Маноло направил машину кратчайшим путем, через летное поле. Самолет сильно накренился: у него была поломана левая стойка шасси. Летчик торопливо копошился в кабине, стоя на плоскости. Увидев подъехавшую машину, он выпрямился в струнку и отдал Панасу честь. Затем как ни в чем не бывало спросил на ломаном испанском языке:

- Скажите, где я нахожусь?

- В Испании, - коротко ответил Панас.

- Это я знаю, но чья это территория?

- Наша, - ответил Панас.

- А вы кто?

- Республиканец!

Как рыба, выброшенная на берег, фашистский летчик начал лихорадочно глотать воздух, не в силах ничего сказать, и поднял руки.

- Опустите руки и садитесь в машину, - спокойно приказал ему Панас.

Итальянец оказался зеленым юнцом. Его новый темно-коричневый комбинезон с мудреными застежками чист, словно вчера получен со склада. Летный шлем, перчатки и планшет тоже не носят никаких следов долгого употребления. Кажется, что этого молодчика только что обмундировали и выпустили в первый полет. Впрочем, это почти так и есть. Еще раз мы убеждаемся в том, что фашистская интервенция в Испании приобретает все больший и больший размах. Итальянское командование, так же как и немецкое, производит смены летного состава каждые два-три месяца. Цель ясная: фашисты готовятся к большой войне и стремятся обучить в боевой обстановке возможно больше летчиков. Испанию они цинично рассматривают

как учебный полигон.

Однако вояки что-то плохо закаляются в Испании. Заметив у итальянца пистолет в кобуре, я упрекаю Панаса в неосторожности. Он с искренним удивлением смотрит на меня:

- Что ты, Борис! Ты посмотри на него - он трясется как осиновый лист, не может выговорить слова "мама", а если бы и вздумал вытаскивать пистолет, так я его одним щелчком уложил бы.

И в самом деле - откуда появиться закалке у этих молодцов, если воспитывают их идиотски: вдалбливают в голову одно правило: "Знай, что противник слаб и ничтожен, а ты могуч и непобедим". И вот плоды воспитания. До приезда в Испанию пленный слышал, что республиканские летчики бегут с поля боя при первой же встрече с итальянцами. Первый бой "героя" оказался последним.

- Когда начался воздушный бой, - говорит он, трусливо озираясь по сторонам, - я не знал, как выбраться из этого ада. Местность мне плохо знакома. Кончился бензин...

Нет, неинтересный тип! Решаем отправить его в авиационный штаб группы.

В эти же дни на аэродром прибыла врачебная комиссия, вызвавшая большой переполох в эскадрилье. На мой вопрос, чем вызван его приезд, старший врач авиационной группы товарищ Ратгауз ответил, что командование серьезно обеспокоено состоянием здоровья летчиков и приказало осмотреть весь летный состав. Те, кто особенно нуждается в отдыхе, будут отправлены в санатории.

Врачи, не слушая возражений, тут же, на аэродроме, под навесом, расставили свои хитрые приборы и предложили пациентам раздеться до пояса.

Не успели мы исполнить их просьбу, как зазвенел телефонный звонок. Не закончив разговор, я потянулся за шлемом. Петр взял ракетницу, и я утвердительно кивнул. В воздух взвилась ракета. Все бросились к самолетам. Через три минуты мы в компактном строю удалились от аэродрома по направлению к фронту. Врачебная комиссия осталась без пациентов.

К великому огорчению врачей, в этот день нам пришлось вылетать пять раз. Эскадрилья штурмовала марокканские части, которые укрепились на окраинах Бельчите, вела воздушный бой над Ихаром, вылетала на помощь Серову. Никелированные медицинские приборы тускло поблескивали под навесом. Врачи терпеливо сидели возле них.

Но на другой день погода испортилась, и комиссия

поработала вволю. Как командир эскадрильи, я спросил вечером у Ратгауза о результатах медицинского осмотра.

- Нервы серьезно пошаливают у всех без исключения, - ответил он. - Очень серьезно! Отдых необходим всем. Абсолютно всем! Разумеется, временно.

И, спокойно оглядев меня профессиональным взглядом врача, спросил неожиданно:

- Сколько вы сделали боевых вылетов?

- У нас у каждого почти по двести с лишним вылетов.

- С какого времени?

- С конца мая.

- Да-а, - протянул врач, - такую нагрузку нельзя назвать двойной или даже тройной. Боюсь, что некоторые из вас скоро станут быстро уставать в воздушных боях.

И снова смотрит на меня, но уже не как врач - с удивлением. Комиссия уезжает. Когда машина скрывается за поворотом, Панас спрашивает:

- Ну, что председатель сказал о наших внутренностях?

- Ничего особенного, - отвечаю я. - "Молодцы, говорит, ребята, все здоровы".

Но от какого-то неприятного предчувствия сосет у меня под ложечкой. Ох не зря навестила нас эта комиссия!

Близится осень, а с ней нелетная погода. Видимо, это беспокоит фашистов. За лето им не удалось и в малой степени подорвать боеспособность республиканской авиации. Рассчитывать же на решающий успех осенью им совсем трудно. Но вот опять поползли слухи об очередной их затее. И не только слухи... Наша воздушная разведка и наблюдательные пункты точно установили, что противник спешно сосредотачивает свою авиацию на прифронтовых аэродромах западнее Сарагосы. С какой целью? Догадаться не так уж трудно: ясно, что готовят массированный удар по нашим позициям, а скорее всего по нашим аэродромам. Это подтверждают и пленные летчики, сбитые в последних боях. Все они в один голос показывают, что фашистское командование серьезно обеспокоено своими потерями в воздухе и действительно намерено в ближайшие дни нанести сильный удар по республиканским авиабазам. "Последний удар", - говорят они, вкладывая в эти слова вполне определенный смысл.

Ну что ж, пусть будет еще один "последний"! Посмотрим. Ведь республиканское командование зорко следит за намерениями фашистов. Не сомневаюсь, что оно выработает план, который позволит разрушить замыслы врага. К этому времени советником по авиации был назначен Е. С. Птухин, а его

предшественника отозвали в Советский Союз.

И вот раздается телефонный звонок. Товарищ Птухин вызывает на главный аэродром всех командиров истребительных эскадрилий. Срочно!

Евгений Саввич подробно рассказывает об обстановке на фронте, о соотношении авиационных сил, которое складывается явно не в пользу республиканцев. Собственно говоря, все это мы хорошо знаем. Видимо чувствуя это, Птухин неожиданно прерывает плавное течение своей речи и тяжело опускает кулак на расстеленную на столе карту.

- Вот! Вот что нужно сделать - произвести налет на их аэродром Гарапинильос. На этом аэродроме, по предварительным данным, сосредоточено более шестидесяти вражеских самолетов. Мы не можем ждать, когда они поднимутся и ударят по нашим республиканским базам. Не имеем права ждать!

"Правильно! Но почему же пригласили на совещание одних истребителей? думаю я. - Почему здесь нет ни одного командира бомбардировочной эскадрильи? Ведь речь-то, видимо, пойдет о том, чтоб осуществить удар по вражескому аэродрому?"

- Во время последних боев над Сарагосой и в районе ее, - продолжает Птухин, словно угадав мою мысль,- наша бомбардировочная авиация встречала большие группы истребителей противника и сплошную завесу зенитного огня. Естественно, что мы имели в этих полетах потери. Как избежать их при налете на Гарапинильос? Мы подумали, посоветовались и решили: во избежание излишних потерь провести налет на Гарапинильос без участия бомбардировщиков. Силами одних истребителей.

Серов порывается что-то сказать, взволнованно потирает руки. Мы изумлены и еще не можем осознать всю сложность, а точнее говоря, необычность задачи. Ведь еще нигде, никогда истребители не применялись для штурмовки аэродромов без взаимодействия с бомбардировщиками. У нас нет пушек, нет бомб. Одни пулеметы. Можно ли только пулеметным огнем уничтожить боевую технику, размещенную на земле, и уничтожить не один, не два самолета, а по крайней мере десяток? Иначе налет не даст желаемого результата. Но задача заманчивая, очень заманчивая.

Птухин выслушивает наше мнение. Все мы принципиально согласны с решением командования, но, когда приступаем к разработке плана действий, сразу же видим, что многое для нас неясно, и волей-неволей ограничиваемся недомолвками. И нас вновь удивляет Анатолий: он выступает с глубоко и всесторонне продуманным планом, словно размышлял о предстоящей

операции давно и упорно. У Серова тонкое тактическое чутье, ясное предвидение и умение заранее взвесить и рассчитать все шансы на успех.

На аэродроме сразу же созываю всех летчиков. Рассказываю им о задании командования.

- Основная задача - уничтожение фашистских самолетов на аэродроме возложена на Анатолия Серова, его группа будет состоять из двадцати самолетов "чатос" - И-15. Наша эскадрилья будет непосредственно прикрывать серовскую группу, а эскадрильи Александра Гусева,. Григория Плещенко и Деводченко будут эшелонироваться выше нас. Командование всей объединенной группой возложено на Ивана Еременко. Таким образом, вражеский аэродром будет блокирован с воздуха со всех сторон. Серов просил передать вам, что, если завяжется воздушный бой с самолетами противника, чтобы вы особенно не увлекались, главное, старайтесь не допускать врагов к штурмующим "чатос".

- Представляю себе, какая свалка будет завтра над этим Гарапинильосом! говорит Панас, пуская кольцами папиросный дым.

- А как ты думаешь, Борис, зениток много у них на аэродроме? - ни с того ни с сего приподнимается с кровати Бутрым.

- Да-а, интересно... - замечает вдруг Волощенко, и каждому ясно, что все в эту минуту думают о том, что ждет серовцев и всех остальных завтра.

Засыпаем поздно, но в пять утра все уже на своих местах. До рассвета минут сорок. После дождя воздух свеж и чист. На востоке занимается заря, еще синеватая, холодная.

Сидя в кабинах, ждем сигнала. Ждем с нетерпением. Вижу, как Панас ерзает в своей кабине. Бутрым сидит, подперев рукой щеку. Минуты тянутся томительно, даже быстрая секундная стрелка на часах движется почему-то вяло. Время - пять сорок две.

И вдруг, заставляя вздрогнуть, взрывается сигнальная ракета. Разом загудели все двенадцать моторов.

Поднимаемся в воздух и идем к реке Эбро. Один из ее изгибов выбрали ориентиром для сбора всех эскадрилий. Летим минут пять - семь. Земля покрыта легкой дымкой. Предметы видны сквозь нее, как через кисею. Приходим точно в установленное время. Над серебряной лентой реки уже кружатся самолеты. Ниже всех в плотном строю "чатос", возглавляемые Анатолием Серовым. Вот он берет курс на цель. В кильватере за "чатос", с небольшим превышением, следует наша эскадрилья. Маршрут выбран кратчайший, но все равно рассвет обгоняет нас.

Уже хорошо просматривается впереди лежащая местность. Через десять - двенадцать минут показывается аэродром противника Гарапинильос! Он ясно выделяется прямоугольным светлым пятном на общем рыжеватом фоне местности. Вдали, за аэродромом, неясно различимо нагромождение городских зданий - Сарагоса.

До цели не больше пяти километров. "Чатос" быстро перестраиваются в пеленг. Выполнение всей задачи рассчитано на три-четыре минуты, позволяющие произвести две-три атаки. Мы летим вслед за "чатос", но значительно выше их. Меня больше всего волнует сейчас одно: успеют ли истребители противника взлететь с соседних аэродромов? Успеет ли подняться хоть часть самолетов с Гарапинильоса?

Куда там! Я смотрю на Гарапинильос и не верю своим глазам. Картина совершенно небывалая в боевых условиях: по всему аэродрому в виде буквы "П" расставлено, как по ниточке, не менее шестидесяти самолетов. Это уже не беспечность или зазнайство, это просто ротозейство. Хорошо! За уроком дело не станет.

Строго держась за своим ведущим, "чатос" выскакивают к аэродрому с бреющего полета, молниеносно набрав горкой метров двести высоты. Первым бросается в атаку Анатолий Серов, и почти тотчас же на земле вспыхивает один из "фиатов". Почин сделан! Вслед за Анатолием открывают огонь Антонов, Короуз - вся группа. Через минуту один за другим над аэродромом встают восемь дымных, огненных факелов. С оглушительным грохотом взрываются бомбы, подвешенные на фашистских самолетах, и в щепки разносят рядом стоящие машины. Сильный ветер разносит огонь по всему аэродрому.

Анатолию и этого мало - он производит третью, четвертую атаку... Летчики вошли в азарт и пикируют буквально до двадцати метров, в упор расстреливая вражеские самолеты. В клубах дыма ясно различимы две полосы горящих самолетов, окаймляющие аэродром двумя жаркими высокими стенами огня.

Едкий запах дыма, гари доходит до нас. Мы по-прежнему кружимся на "втором этаже", но, глядя на то, что происходит на земле, так хочется тоже ринуться вниз! Тем более что истребители противника не появляются - видимо, их основная масса сосредоточена на этом аэродроме. Вначале по "чатос" вели огонь два зенитных пулемета, но нам не пришлось заняться ими - кто-то из летчиков Серова быстро приглушил их.

Однако приказ есть приказ, и мы продолжаем прикрывать действия серовцев. Картина сверху потрясающая. Горят самолеты, взрываются бомбы на бомбардировщиках. Огромные клубы дыма беснуются по всему аэродрому. Кое-где от самолетов уже

остались только докрасна раскаленные бесформенные каркасы. И смешно- беспрерывно бьют сарагосские зенитки, ведут ураганный, но бесполезный огонь. Целое облако разрывов висит между городом и аэродромом. Ни один из снарядов не достигает своей цели.

Атаки серовцев ослабевают. Видимо, боеприпасы подошли к концу. Серов подает сигнал сбора и ведет истребители уже другим маршрутом на свои базы, а Иван Еременко подхватывает все самолеты И-16 и ведет нас на новую цель. Недалеко от пылающего аэродрома вдоль шоссе растянулась автоколонна. Цель не запланированная, но инициатива Ивана Еременко самая подходящая. Теперь горят десятки автомашин. Очень разумно получилось!

Еременко дает сигнал, и мы держим путь на свои аэродромы. Я несколько раз оборачиваюсь - взрывы на летном поле продолжаются. Пылает весь аэродром. Едва ли с таким чудовищным пожаром справятся технический персонал и охрана авиабазы франкистов.

Возвращаемся домой. Летчики выпрыгивают из машин и спешат рассказать о случившемся механикам. Ни одна бомбардировка не давала подобного результата. Блестящая, заслуженная победа!

Через несколько дней пленные летчики показали: "На аэродроме Гарапинильос уничтожено сорок самолетов. Большая часть оставшихся выведена из строя и требует длительного ремонта. В бессильной ярости фашистское командование обрушилось на охрану и зенитчиков, которые разбежались во время штурмовых действий республиканских самолетов. На следующий день после налета двадцать солдат были выстроены вдоль линии сгоревших самолетов и расстреляны на месте".

Республиканцы высоко оценили успех серовцев. Через несколько дней до нас дошел слух: испанское командование обратилось к Советскому правительству с ходатайством о присвоении Анатолию звания Героя Советского Союза.

- Это правда, Анатолий? - звоним мы Серову.

- Не знаю. Не загадывайте вперед.

В последних числах октября наша эскадрилья перебазировалась на аэродром вблизи небольшого городка Сабадель, у самого подножия живописных гор. Отсюда мы летаем на прикрытие портов Барселоны и Таррагоны - фашисты часто пытаются производить налеты на них с острова Майорка.

Мы разместились в маленькой гостинице из пяти-шести комнат, занимающих весь второй этаж. Внизу - столовая. Прикрытый сверху позолоченными осенью кронами деревьев, Сабадель пришелся нам по душе. За какие-нибудь полчаса его можно обойти кругом. На улицах всегда тихо. По утрам хозяйки подметают мостовые метлами из олеандровых веток. За оградами - чистые желтеющие палисадники с синими, пунцовыми, оранжевыми цветами на клумбах.

Первый раз за все время пребывания в Испании мы оказались в тылу, хотя и продолжаем выполнять боевую работу. Но по сравнению с фронтом это настоящий отдых. На каждого летчика приходится не более одного вылета в два дня. Поэтому мы придерживаемся здесь такого правила: два звена дежурят на аэродроме, а третье располагает собой по собственному усмотрению.

Свободного времени теперь у нас уйма. И мы с наслаждением гуляем по городу, знакомимся с нравами и бытом испанцев. Здесь сохранились в неприкосновенности не только довоенные, но и более давние обычаи.

Вот наступает доминго - воскресенье. Доминго в Испании - святая святых: этот день должен быть до последней минуты отдан отдыху, работать в воскресенье просто неприлично. Война, конечно, внесла в этот обычай существенные коррективы, но в основном только на фронте. Правда, и на фронте воскресные дни не отличались особым боевым напряжением: войска тоже в какой-

то мере отдыхали, иногда наступало даже почти полное затишье - изредка лишь прозвучат отдельные выстрелы. Но, во всяком случае, в боевой обстановке воскресные традиции существенно нарушены.

Зато в Сабаделе эти традиции остаются нерушимыми. Ранним утром над городом поднимаются бесчисленные синие дымки: хозяйки готовят кушанье на целый день. К полудню по крайней мере половина жителей высыпает на улицы. В палисадниках томно воркуют гитары. Девушки, обнявшись, ходят из конца в конец улицы, напевая песенки, - это нечто вроде репетиции. По-настоящему, во весь голос, они запоют вечером, при звездах. К вечеру в доме трудно найти даже стариков. Молодые гуляют по улицам, те, что постарше, сидят в садиках - пьют вино, лакомятся фруктами. И во всех концах города звенят старинные романсы и новые песенки, льются сладчайшие серенады. Тихий Сабадель превращается в филармонию.

Хорошо! Но не совсем... Пусть кто-нибудь попробует приехать в Сабадель в воскресенье. В гостинице не найти ни администратора, ни служанок, на всех без исключения магазинах, ларьках вы увидите опущенные жалюзи. Даже чистильщики обуви предпочитают в этот день гулять, а не чистить ботинки. Впрочем, с голоду здесь не умрешь. Народ в Сабаделе радушный. С продовольствием туговато, как и везде, но для гостя поставят на стол последнее. Нельзя и пытаться отказываться: обидятся не на шутку. Гостеприимство сабадельцев мы оценили в первые же дни пребывания в городе.

Прошло всего три-четыре дня после нашего прибытия, а горожане уже специально поджидают нас вечером у подъезда гостиницы, чтобы потолковать о Советском Союзе, о котором они слышали больше небылиц, чем правды. Побеседовать с человеком из Советского Союза для них огромное удовольствие. Они слушают, не прерывая.

В течение нескольких дней жители узнали имена всех летчиков. Идешь по улице, а из инжирного садика несется:

Камарада Борес! Зайдите!

А в доминго хоть и не показывайся на улице. Окружат еще у подъезда гостиницы, поведут в свой садик, усадят за стол и ни за что не отпустят, пока не отпробуешь всех фруктовых богатств Сабаделя.

Наибольшую любовь испанцев снискал Волощенко. Он кумир Сабаделя. Идти с Волощенко по улице - мука. Трещат, открываясь, тростниковые жалюзи:

- Добрый день, камарада Волощенко! А на противоположной стороне перегнулась через изгородь девушка:

- К нам, к нам заходите! Забыли!

И надо отдать должное Волощенко - каким-то чудом он умудряется поговорить со всеми, никого не обидев. Сейчас, беседуя с испанцами, он соблюдает иную, чем прежде, языковую пропорцию: на десять испанских слов у него приходится два-три русских, не больше. И так как к этим словам добавляются еще выразительная жестикуляция и мимика, то нетрудно убедиться, что собеседники понимают его прекрасно. А если знать, что Волощенко смеется так заразительно и непосредственно, что может рассмешить самого унылого меланхолика на свете, то окончательно станет ясным, какой чудесный человек русский летчик.

В воскресенье Волощенко исчезает из гостиницы ранним утром и возвращается, когда замирают последние песни. В доминго его можно увидеть на каменной скамеечке возле какого-нибудь домика, где он вместе с девушками щелкает орехи, или за полисадником, где, уминая за обе щеки яблоки, он рассказывает им какую-нибудь смешную историю.

Сабадель, Сабадель... Самые светлые, самые лучшие воспоминания об Испании были бы связаны именно о тобой, если бы не трагический нелепый случай, если бы не свежая могила, которую оставили мы на твоем маленьком кладбище...

Несчастье всегда обрушивается на летчиков внезапно. Прекрасно начался тот день. Накануне вечером я договорился с Панасом, что утром мы махнем за город, осмотрим руины старинного замка, построенного много веков назад. Маноло выяснил, что туда можно проехать на машине. Чуть свет мы поднялись, пожелали Волощенко и Бутрыму счастливого дежурства на аэродроме и двинулись в путь.

Дорога оказалась малоудобной для езды, но зато удивительно живописной. Чем выше мы поднимались в горы, тем шире открывались перед нами картины дикой, почти не тронутой человеком природы. Огромные каменные глыбы причудливой формы порой нависали над самой дорогой. Ветвистые деревья, держась оголенными корнями за края отвесных обрывов, казалось, вот-вот упадут вниз. Минут через сорок мы выехали на небольшое плато. К нашему удивлению, здесь прилепились к скалам несколько глинобитных хижин.

- Может, зайдем, попросим воды? Пить что-то хочется, - предложил Панас.

Маноло остановил машину у крайнего домика. За забором, сложенным из камней, старик не торопясь разбивал мотыгой комья земли. Он не заметил нас или просто не обратил внимания на приезжих. Маноло открыл калитку и, войдя во дворик,

попросил воды. Старик, ни слова не говоря, прислонил мотыгу к дереву и не спеша направился в дом. Через некоторое время он вышел, держа в руках глиняный кувшин и такую же глиняную шершавую кружку. Внимательно, из-под нависших бровей, осмотрел нас. Что заинтересовало его? Скорее всего, чужая речь: мы переговаривались с Панасом по-русски.

- Кто эти люди? - спросил он, приблизившись к Маноло.

- Русские летчики, - ответил тот.

Старик еще пристальнее посмотрел на нас и неожиданно опрокинул кувшин, разом вылив всю воду на землю. Маноло растерялся.

- Зачем, отец, ты вылил воду? - закричал он.

- У меня нет для русских воды, - выпрямляясь, сказал старик, и в его голосе зазвучали торжественные нотки. - У меня есть для них только виноградное вино!- Положив сухую руку на плечо Панаса, он пригласил: - Зайдите ко мне!

Мы начали было отказываться, благодарить за приглашение, но старик и слышать ничего не хотел.

- Нет, нет, не отказывайте старому человеку! Мне нельзя отказывать. Мне немного осталось жить, и может, я больше никогда не увижу русских.

Хозяин вытер чистой тряпкой скамейку, усадил нас за стол, стоявший под оливковыми деревьями, и принес из погребка в том же самом кувшине холодного виноградного вина и чашку моченых маслин.

- Куда едете? - спросил он, присев рядом. Мы объяснили ему.

- Туда вам сейчас не попасть, - покачал головой старик. - На днях случился обвал, всю дорогу засыпало, а пешком идти далеко. Лучше отдохните у меня и поезжайте обратно.

Панас обрадовался! Конечно, останемся, что хорошего в развалинах какого-то замка!

Разговорились. Старик жил один. Сыновья ушли на фронт, а старуха недавно умерла.

- Трудно, падре, одному? - спросил Панас.

Старик усмехнулся:

- Мне не трудно, мне скоро на покой, это вот вам трудно, молодым, у вас вся жизнь впереди. И вздохнул.

- Мы к лишениям привыкли. Вот они, все на виду! - И он широко развел руками.

Мы недоуменно посмотрели по сторонам: о чем он говорит?

- Не понимаете? Молоды еще, вот и не понимаете,- с отеческой снисходительностью сказал старик. - Посмотрите-ка, сынки, на этот клочок земли. Из него мой отец, я и мои сыновья вынули столько камня, что его хватило сложить вот этот домик и

эту стену вокруг. А камень все растет и растет из-под земли. Нет, и внукам нашим не перетаскать его. Сколько бы ты его ни выбирал, еще больше останется. Да-а, много слез и пота впитала эта земля, а дает она самую малость, только чтобы не умереть от голода.

Мы смотрим на старика, на его нищее поле, и в памяти невольно всплывают десятки рассказов о многострадальной судьбе испанских крестьян. Пожалуй, нигде в Европе нет таких живучих пережитков феодализма, как в Испании. Однажды нам довелось прочитать в газете "Эль-соль" о том, как в Мадрид из провинции Логроньо пришли ходоки с просьбой снять с них какой-то налог. Тридцать крестьянских семейств деревни Соляр каждый год уплачивали этот налог натурой пшеницей, вином, домашней птицей. Получала этот налог местная кулацко-помещичья комиссия и распределяла между своими членами: одному пшеничку, второму - курочек, третьему - вино. Министерство земледелия заинтересовалось: что за налог? И выяснилось: в 800 году (в восьмисотом!) вестготский король дон Рамиро де Леон дал землю нескольким крестьянам, обязав их одновременно быть стражами против мавров. Королевские стражи! Титул, честь! За эту "честь" крестьяне должны были ежегодно выплачивать королю оброк натурой. Прошло больше тысячелетия - сгнили многие десятки королей, а потомки королевских стражей продолжали из года в год вносить налог. Беседуя, мы забыли о времени. Спохватились, когда солнце уже стояло в зените. А мы обещали вернуться к обеду домой. Прощаемся со стариком. Он долго жмет нам руки, словно не хочет расставаться.

Спустившись в Сабадель, мы сразу заметили, что размеренная, спокойная жизнь городка чем-то нарушена. Люди собирались на улицах группами, тревожно беседовали. Подъехали к гостинице. Навстречу нам выбежала хозяйка:

- Камарада Борес! У вас на аэродроме несчастье. Самолет разбился, и, кажется, камарада Волощенко...

Женщина закрыла лицо руками и заплакала. Мчимся на аэродром. Панас сидит согнувшись, смотрит в одну точку. Издали замечаем толпу людей у стоянки. Летчики молча расступаются, увидев нас.

На траве - изуродованное тело Волощенко, покрытое самолетным чехлом.

- Час назад, - медленно говорит Бутрым, - над аэродромом появился фашист. Разведчик. Волощенко увидел его первым и сразу решил взлететь. По-видимому, наблюдал только за разведчиком и, понимаешь, не заметил впереди вон то дерево.

Вот и все...

Я смотрю туда, куда показывает Петр, и вижу рядом с разбитым самолетом расщепленное, как от удара молнии, дерево, разбросанные сучья. Дикий, нелепый случай...

И вот мы хороним Волощенко. Несем гроб на руках до самого кладбища. За гробом движется огромное для Сабаделя шествие. Все жители провожают в последний путь своего любимца камарада Волощенко. За гробом идут девушки с венками из живых цветов. За ними пожилые люди, замыкают шествие старики. Женщины одеты в траур, многие тихо плачут.

Кладбище еле вмещает всех пришедших проститься с русским летчиком собралось не менее трех тысяч сабадельцев. Наступают последние минуты прощания. Вперед выходит председатель городского самоуправления.

- Я не был лично знаком с храбрым летчиком камарада Волощенко, - говорит он. - И я горько сожалею сейчас об этом. Только замечательной души человек может привлечь к себе любовь всего города. Я вижу здесь и старых и молодых, я вижу детей и глубоких стариков. Мир твоему праху, русский герой. Сабадель будет всегда помнить тебя.

Через несколько дней мы получили приказание перебазироваться на аэродром Реус, еще ближе к морю. На фронте наступило затишье, вызванное осенней непогодой, непрерывными дождями. Но возле моря фашистская авиация, преимущественно бомбардировочная, продолжала действовать активно.

Узнав, что мы покидаем Сабадель, председатель городского самоуправления от имени горожан попросил разрешения прийти на аэродром, чтобы проводить летчиков. Мы крепко сдружились с сабадельцами, и, если бы они пришли на проводы без всякого разрешения, мы были бы только рады.

Ранним утром к аэродрому потянулась вереница горожан. Люди несли громадные букеты осенних цветов, а некоторые - красные флаги. Все оделись так, как одеваются только в доминго. А день был будничный. Народ со всех сторон обступил стоянку самолетов. Каждый хотел пожать нам на прощание руку.

Эскадрилья взлетела и сделала прощальный круг. В последний раз прошли мы над местом, где похоронен Волощенко, и развернулись в сторону моря.

И вот мы в Реусе. Несем береговую охрану, встречаем республиканские корабли, ведем разведку. Вместе с нами на аэродроме базируется эскадрилья бомбардировщиков, укомплектованная советскими и испанскими экипажами. Командует ею наш летчик-доброволец Александр Сенаторов.

У Саши Сенаторова немало побед в воздушных боях. Он первый в Испании разработал новые боевые порядки бомбардировщиков, позволяющие одинаково успешно обороняться и нападать. Он в совершенстве владеет штурманским искусством и на труднейшие задания водит летчиков сам. Это прирожденный летчик-бомбардировщик, и мне трудно представить себе его истребителем или, скажем, разведчиком, так же как Серова нельзя представить себе никем другим только истребителем. О сенаторовской эскадрилье знает вся республиканская Испания.

Однако долго работать нам с этой эскадрильей не пришлось. Вскоре меня вызвали в штаб и приказали немедленно перебазироваться в Мадрид, на знакомый аэродром Варахас.

О нашем перебазировании узнают сенаторовцы. Собираются на стоянке. Саша озабоченно спрашивает меня:

- Чем объяснить, Борис, что вас опять отправляют на Центральный фронт? Ведь пока там относительно тихо.

- Говорят, что сейчас в Мадриде базируются всего две республиканские эскадрильи истребителей. Для Мадрида это маловато: и до Гвадалахарского фронта рукой подать, а на этом фронте схватки с фашистами в воздухе происходят почти ежедневно.

- Понятно, - вздохнул Сенаторов и протянул мне руку. - Ну что же, ни пуха ни пера вам, братцы!

Поселяемся мы в том же Бельяс Артэс, в центре Мадрида. В комнатах все осталось по-старому. Висит даже фотография девушки, которую Александр Минаев когда-то вырезал из журнала и приколол над своей кроватью. Опустел только бассейн: холодно, не до купания. И нет старичка швейцара с его трогательными "уна, дос, трес..." Говорят, уехал в деревню, на покой.

Мадрид выглядит суровее прежнего. Каждый месяц войны откладывал на облике города свой отпечаток. Улицы опустели. Большинство магазинов закрыто. По дорогам беспрерывно проходят воинские части. Днем и ночью дежурят усиленные патрули. Три-четыре оставшихся во всем городе кинотеатра работают один-два раза в неделю.

Продолжается и наша боевая работа. Уже в первые три дня мы сбили три фашистских самолета. По одному на день - не так плохо. За это же время мы выполнили несколько разведывательных заданий. Правда, один из полетов чуть не окончился для нас трагически.

Эскадрилье предстояла сложная задача: произвести одновременно разведку нескольких дорог в тылу противника на

Гвадалахарском фронте. Мы решили вначале лететь всей эскадрильей, а затем разойтись по разным направлениям. Благополучно дошли до развилки трех дорог в двадцати километрах за линией фронта и уже чуть было не разошлись по своим маршрутам, как вдруг один из летчиков резко развернулся. Десять "мессершмиттов" шли на нас в атаку.

Силы почти равные, это хорошо. Мы принимаем бой. Фашистские истребители рассчитывали на внезапность своей атаки. Теперь они растерялись, не сумели найти новый план боя и начали отходить в глубь своей территории.

Кажется, все нормально, можно продолжать полет. Но что это? Самолет Панаса снижается? Я лечу вслед за ним, подхожу к нему почти вплотную и вижу, что правая плоскость его самолета во всю ширину распорота вражеской пулей. Не глядя по сторонам, весь устремившись вперед, Панас настойчиво тянет к линии фронта. Распоротая плоскость уже вздулась, с ужасом я замечаю, как от крыла начинают отделяться куски верхнего покрытия: отлетел один кусок фанеры, другой, третий...

- Тяни, Панас! Тяни, дорогой! - кричу я, будто он может услышать меня.

Он тянет, тянет, вкладывая в управление машиной все свои силы, все свое умение, воюя за каждую сотню метров.

Половина крыла уже оголена и похожа на решетчатый скелет. Вот-вот самолет потеряет устойчивость. Инстинктивно вся эскадрилья прижимается к нему плотнее: если бы можно было, как на земле, подхватить падающего человека, уберечь его, защитить!

Еще один кусок фанеры отрывается от плоскости.

- Спеши, Панас, не медли! - кричу я что есть мочи и в это же мгновение вижу, как он хватается рукой за край кабины и, пересиливая сопротивление встречного потока, ложится грудью на борт. Самолет резко накреняется, и в тот же момент Панас соскальзывает в бездну. Где-то далеко внизу появляется белое пятнышко - купол распустившегося парашюта. Я даю сигнал Петру, чтобы он вел эскадрилью, а сам устремляюсь вниз. Парашют, распластавшись, лежит на земле. Панас с пистолетом в руке пробирается между огромных камней в сторону своей территории. Вокруг ни души. Увидев мой самолет, Панас, протестуя, машет рукой: "Уходи! Будешь кружиться надо мной - дашь противнику знать о моем местонахождении". Сообразив это, я сразу же улетаю вслед за эскадрильей.

Солнце уже заходило за горы, когда мы произвели посадку. Механик Панаса бегал от одного летчика к другому, спрашивая одно и то же:

- Скажите, он жив? Он не разбился? Вы видели его живым?

Маноло даже попросил разрешения поехать на тот участок фронта, где приземлился Панас, и разузнать все, что можно. Его поддержали:

- Езды туда не более трех часов. Пусть едет!

С Маноло отправился механик Панаса. И вот проходит шесть, восемь часов, а Маноло не подает никаких сигналов. Наступает утро. У всех один вопрос:

- Маноло не вернулся?

Часто смотрим на дорогу. И потому вначале не обращаем никакого внимания на показавшийся вдали самолет. Но самолет приближается к нам. Вот он уже с оглушительным ревом проносится над аэродромом. Ликуя, восторженно делает одну восходящую бочку за другой.

- Панас! Панас! - раздаются крики. Самолет приземляется, и из него действительно вылезает Иванов.

- Чудо! - удивляются летчики. - Ты что, волшебник, что ли?

Панас рассказывает: минут через двадцать после приземления он встретил республиканских солдат. Те тотчас же провели его к командиру, который выделил для летчика машину. Панас отправился на наш аэродром. Но по дороге вздремнул, а шофер спутал адрес и привез его на аэродром к нашим соседям. На счастье, у соседей оказались два резервных самолета. Панас спокойно переночевал, а полчаса назад вылетел к нам.

- Вот и все. Просто и хорошо! - заключает Панас.

Этот случай долго служит предметом оживленных разговоров, но вот однажды звонок - меня вызывают в аппаратную, и связист медленно читает распоряжение:

- "Смирнову вылететь по готовности на КП. Птухин".

Тороплюсь. Лечу в Валенсию. Чувствую, что опять какое-то важное решение ждет нашу эскадрилью. На КП мне пришлось немного обождать. Советник был занят, а когда освободился, дружески спросил, как наши дела, и смотрел на меня так, будто я знаю, о чем пойдет речь.

Не люблю я эту отвлеченную фразу "как ваши дела?". Всегда за нею следует неожиданный поворот в разговоре.

- О наших боевых делах вы знаете, - отвечаю я.

- Я спрашиваю о другом. Как вы себя чувствуете? Как здоровье других летчиков?

- Здоровье нормальное. Чувствуем себя хорошо.

- Так и знал! - смеется Птухин. - Хоть бы один летчик признался, что чувствует себя неважно! - Командующий открывает ящик стола и достает мелко исписанный лист бумаги. - М-да... А между тем - читайте-ка!

Он передает мне акт медицинской комиссии. Внимание мое сразу же привлекают слова, подчеркнутые красным карандашом: "...Абсолютно необходим продолжительный отдых с прохождением соответствующего курса лечения... Иначе в ближайшее время многие летчики могут оказаться не способными к полетам ввиду крайнего физического и нервного истощения".

- Да, но...

Никаких "но"! - внушительно прерывает меня Евгений Саввич. - Летная школа в Алкасарес выпустила новый большой отряд испанских летчиков. Они заменят вас. Иначе и вы не сможете отдохнуть, и молодые летчики останутся не у дел. Сами знаете, машин у нас мало.

Я возражаю; как всякий пытающийся доказать недоказуемое, стараюсь быть изворотливым в своих доводах:

- Молодые летчики не обладают боевым опытом, целесообразнее было бы влить их в наш состав.

- На всех у вас не хватит машин, - просто отводит этот довод Птухин.

- Но мы не настолько устали!

- Вы уже знакомы с актом комиссии. По-моему, этот акт объективен.

Евгений Саввич смотрит на меня пристально и, мне кажется, с огорчением.

- Помните, - тихо говорит он, - мы не можем допустить, чтобы вы раньше времени вышли ив строя. Вы еще понадобитесь.

Прошло несколько дней. По-прежнему с утра до вечера мы летали на боевые задания. О разговоре с советником я, конечно, рассказал своим друзьям. Так как я рассказывал в той же последовательности, в какой происходил разговор, то реакция слушателей менялась так же, как и моя: вначале негодование, возмущение, уверения в полном здоровье, затем постепенное согласие.

И вот наступает памятный день - 20 декабря. Утром меня вызывают к телеграфному аппарату. Волнуясь, смотрю на узкую белую ленту, испещренную точками и тире. Она медленно ползет из-под валика. Я тороплю телеграфиста:

- Читай! И он читает:

- "Перегнать самолеты для сдачи. Посадка - Валенсия".

Отвечаю коротко:

- Понял, выполняю.

Кладу телеграфную ленту в карман и выхожу на аэродром. В последний раз поднимаю ракетницу и даю сигнал на вылет. Летчики врассыпную бросаются к своим самолетам. Усаживаюсь в кабину, обращаюсь к механику:

- Хуан! Передай инженеру - после вылета немедленно перебазировать все имущество на Валенсийский аэродром. Мы произведем посадку там. А ты, Маноло, позаботься забрать из общежития все личные вещи летчиков. И приезжайте скорее.

В последний раз мы над Мадридом. Проносимся низко, над самыми крышами, и разворачиваемся на Валенсию.

Я чувствую, что летчики недоумевают. Ведь я им не объяснил цели полета. Они думают, что это очередной боевой вылет, и не понимают, почему я держу курс на десять градусов восточнее, чем обычно, когда мы летали на Гвадалахарский участок фронта. Панас пристраивается ко мне и старается показать, что на Гвадалахару нужно лететь немного левее. Я улыбаюсь в ответ, отрицательно покачиваю головой и показываю рукой - идти прямо. Через несколько минут всем стало ясно, что мы летим не на фронт, а в тыл.

После посадки ко мне подбегает взбудораженный Панас:

- В чем дело, Борис? Почему мы прилетели сюда? Неужели пришло распоряжение?

- Да. Нам приказано сдать самолеты.

И вот наступил час расставания. Механики приехали на автомашинах ночью и, не ложась спать, принялись чистить, подкрашивать наши машины. Мы заблаговременно съездили в город, накупили механикам подарков. Кто знает, как сложатся обстоятельства.

Передаю подарок Хуану, он берет его машинально.

- Я многим тебе обязан, Хуан, - говорю ему. - И прежде всего тем, что сейчас живой и невредимый.

- О! Камарада Борес! Как я рад за вас! Вы увидите свою Родину - Советский Союз!

Из-за поворота дороги показывается автобус - едет наша смена. Мы идем навстречу молодым летчикам. Высовываясь из машины, они приветствуют нас: "Салуд, камарадас!" Объятия, поцелуи, возгласы. Что же это - прощание или встреча?

И то и другое. Минут пять назад я видел, как Бутрым и высокий испанец улыбались, похлопывая друг друга по плечу, а сейчас уже разговаривают серьезно, загрустили.

Панас стоит возле своего самолета и нежно гладит его рукой, словно живое существо. Рядом с ним - молчаливый, задумчивый испанец. Механик Панаса, потупясь, смотрит куда-то в сторону.

Если хотите хорошо расстаться - не затягивайте расставания.

- Товарищи! - говорю я. - Пора ехать.

- Подожди минутку, Борис, - просит меня Панас.

Он вытаскивает карандаш и смущенно выводит на борту самолета свое имя. Улыбнувшись, испанский летчик немного

ниже вписывает "Хосе" и заключает оба имени в кружок.

С той минуты как мы передали свои самолеты испанским летчикам и остались, как говорят, безлошадными, небо стало для нас вдруг каким-то далеким, недосягаемым, а ведь еще вчера наша жизнь, мысли, все действия были подчинены только ему...

Мы знали, вернее, догадывались, что до отъезда остались считанные дни, а когда именно, этого никто из нас сказать не мог. Сложность переезда границы из сражающейся Испании во Францию требовала тщательной подготовки, соблюдения осторожности. Мои товарищи по эскадрилье уже уложили вещи, привели себя в надлежащий вид и ждали дальнейшего распоряжения.

Шли последние дни декабря. Новый, 1938 год мы встретили с хорошим настроением в предчувствии скорой встречи с родными и близкими, а утром 3 января меня вызвал к телефону товарищ Птухин и сказал:

- Сегодня вечером в шесть приезжайте ко мне, захватите личные вещи.

- А как же остальные товарищи? - спросил я.

- Они отправятся вслед за вами.

День стоял пасмурный, сыпала снежная крупа, дорога обледенела, Маноло вел наш старенький, видавший виды "фордик" как-то особенно осторожно. Молчали. Я понимал его, да и как не понять! Мы стали настоящими боевыми друзьями, а от расставания никуда не денешься. Хотелось сказать другу самые хорошие слова, а их почему-то стало трудно подбирать, и вместо слов я вынул блокнот, написал крупными буквами свой российский адрес и отдал листок Маноло:

- Пиши обязательно! А еще лучше - приезжай сам.

Маноло кивнул в ответ, перебросил руку с руля на мое плечо и задумчиво сказал:

- Был камарада Борес в Испании, оставил свой след и с чистой совестью поехал домой. Хорошо, очень хорошо!

- А иначе и быть не могло, - заметил я.

- Почему не могло? - возразил Маноло. - Многие не уедут. Те, кто лежит в нашей земле, станут ее частицей на века.

Да, Маноло был прав. Война и смерть - родные сестры, трудно вырваться из их цепких объятий. В багажнике машины рядом с моими вещами стоит небольшой чемоданчик Саши Минаева. По всем фронтам Испании я возил его с собой, теперь везу домой, на Родину.

На окраине города Лерида располагался штаб советника по авиации Евгения Саввича Птухина, здесь же находился и Филипп Александрович Агальцов заместитель советника по политической

части. Они встретили меня очень приветливо, по-братски, даже заметили, что я немного похудел, но Евгений Саввич решил успокоить меня, сказав, что в воздушных боях мне осталось участвовать недолго, и то от случая к случаю - во сне. Мы с Агальцовым рассмеялись, а Птухин показал письмо одного нашего товарища, который вернулся на Родину раньше и оттуда писал:

"Мыслями живу все еще в Испании, а ночами иногда продолжаю воевать с фашистами то над Мадридом, то над Гвадалахарой".

Евгений Саввич сообщил, что с минуты на минуту приедут мои попутчики, выпьем посошок - и в добрый путь.

- Да вот и они!

У парадного входа особняка остановилась машина. Первым шагнул на крыльцо Александр Сенаторов, за ним Владимир Шевченко и Иван Душкин, все из прославленной группы бомбардировщиков, которой командовал Сенаторов. Видимо, никто из них не знал, что вместе с ними еду я, и Сенаторов с присущим ему юмором спросил:

- Неужели на трех бомбардировщиков такое мощное сопровождение из истребителей?

В той же шутливой форме Агальцов ответил:

- На границе сейчас сложная обстановка, и поэтому мы подбираем группы отъезжающих по принципу соответствия друг другу.

Сели за стол. Разговор сразу зашел о Родине. Евгений Саввич и Филипп Александрович искренне радовались за нас. Мы чувствовали, что они тоже живут в эти минуты нашими мыслями. Родина есть Родина, и никто из нас не в силах скрыть свое волнение, когда речь идет о возвращении домой.

В обстановке, когда уже пора прощаться, куда-то исчезают нужные слова. Обращаясь ко мне, Птухин, конечно, хотел сказать самое приятное:

- Приедешь в свою бригаду, а тут тебе и путевка семейная в Крым или на Кавказ...

- Нет, нет, Евгений Саввич! Я не в санаторий, я сразу домой, в Самару, на Волгу.

Птухин задумчиво посмотрел куда-то в пространство и, хлопнув меня по плечу, воскликнул:

- Правильно! Туда, где родился, надо заглянуть в первую очередь...

От Лериды наш путь лежал по шоссе в горной местности с головокружительным серпантинным профилем и разницей по высоте от ста до двух с половиной тысяч метров над уровнем

моря. Ехать нужно было через провинциальные города Манреса и Жерона.

За двадцать километров до пограничного французского местечка Сербер, в пункте Фигерас, в мою машину села молодая женщина, поздоровалась, села, как хозяйка, не спрашивая разрешения, не интересуясь, куда мы едем. Маноло кивнул мне, дескать, так надо. И только. когда я проявил, не помню чем, свое неудовольствие, она сказала:

- Слушайте внимательно, Борес!

Я насторожился. Что за ерунда! Меня так называли испанцы, у них было другое ударение в произношении моего имени.

- Товарищ Смирнов, не волнуйтесь! Я просто назвала вас так, как называли все здесь.

- Зовите как угодно, была бы только польза. Слушаю вас.

- Через несколько минут мы будем на железнодорожной станции Сербер, пояснила моя спутница. - До отправки поезда все время соблюдайте этикет вежливости, ухаживайте за мной, делайте вид, что внимательно слушаете меня, по возможности реагируйте на мои жесты, а перед отходом поезда поцелуйте в щеку.

Все стало ясно. Эта маленькая инсценировка требовалась по ходу дела.

- А мои друзья? - поинтересовался я.

- Не беспокойтесь, они будут идти в пяти шагах сзади нас, поедут в том же вагоне.

Я в ответ кивнул, а сам подумал: "Им, конечно, хорошо, они только наблюдатели, а что я буду делать, когда начнется этот водевиль?"

Машина остановилась. Сопровождающая вполголоса сказала:

- Маноло и другой шофер останутся здесь, им дальше нельзя.

Я понял, что пора выходить. Мы обнялись с Маноло, не выходя из машины, потом я выскочил и открыл заднюю дверцу. Выходим на перрон. Я держу незнакомку под руку и не узнаю ее: она брызжет весельем, все время меняя интонацию, то громко, то полушепотом что-то болтает на французском языке, кокетливо щекочет меня по лицу маленьким букетиком гвоздик, а я так до сих пор и не знаю: впопад или нет кивал, улыбался и даже один раз громко засмеялся и обнял ее.

Остановились у входа в вагон. Подошли мои друзья, и спутница мгновенно перебросила свой мостик внимания на них. Французскую речь они восприняли как должное, а Сенаторов пытался даже что-то ответить. (И когда она успела включить их в эту историю, просто удивительно!)

Раздался второй звонок. Спутница смотрит на нас совсем уже

не так, как веселая парижанка, а внимательно, с доброй скромной улыбкой человека, на котором лежит большая ответственность за нашу судьбу на определенном участке пути нашей жизни. Экспресс Сербер - Париж вздрогнул и, набирая скорость, ринулся в ночную тьму.

В Париж мы прибыли в полдень. Нас встретил какой-то человек, который стал нашим наставником в дни пребывания в Париже, заботился о конспирации, о подготовке необходимых нам документов, о других подобных вещах.

В первый же день пребывания в Париже нас ожидал сюрприз. Поселили всех в одной из лучших гостиниц и сказали:

- Отдыхайте, домой поедете не раньше чем через две недели.

Всего можно было ожидать, но такая задержка в пути нас ошеломила. И какая в этом необходимость? А необходимость была. Пересечение нескольких границ капиталистических стран требовало тщательной подготовки безопасного проезда, ведь отношение к Советскому Союзу со стороны европейских государств было далеко не добрососедским. Чего стоила только одна панская Польша Пилсудского! Там любой случай могли использовать против каждого из нас с одной целью учинить провокацию.

Фронтовая жизнь в Испании приучила меня и друзей ко многим лишениям и выработала определенные привычки, от которых не сразу отвыкнешь. Даже пуховые постели и тишина гостиницы не смогли изменить установившийся режим. Вставали мы чуть свет и мучились от безделья до тех пор, пока не выходили на улицу.

Я полюбил бродить по набережной Сены, когда еще не было городской сутолоки и только рабочие развозили на тележках овощи и фрукты, а владельцы кочующих "кафе", примостившись под каким-нибудь навесом, раздували угли в жаровне, чтобы успеть поджарить каштаны и вскипятить кофе для тех, кто торопился на работу. Иногда, наблюдая за мелкими суденышками, снующими вдоль реки, вспоминал Волгу. Глядя на Сену, воспетую знаменитыми поэтами и прозаиками, я мысленно видел самарскую набережную, не гранитную, не скульптурную, а лабазную, с причалами, баржами и плотами, но удивительно самобытную и родную. Вспоминался даже многолетний мальчишеский маршрут к Волге вниз по аллеям Струковского сада к лодочному причалу, где сторожем работал бывший солдат времен первой мировой войны. Дядя Ваня был без ноги, ходил на деревяшке, и мы, мальчишки, чем могли, помогали ему, а он покровительствовал нам.

В первые дни пребывания в столице Франции мы с утра до

вечера ездили по достопримечательным местам. Затруднений из-за незнания французского языка у нас не было. К концу тридцатых годов белоэмиграция была вынуждена довольствоваться самыми низкооплачиваемыми профессиями, такими, как таксист, официант, продавец, гид. Короче говоря, русская речь в Париже употреблялась везде. Трудность появилась другая. Мы не могли понять, почему на нас косо смотрели везде, где нам приходилось расплачиваться. Так продолжалось несколько дней, пока наконец заботившийся о нас человек, схватившись за голову, не объяснил нам, что во Франции, и тем более в Париже, надо давать чаевые:

- Это святой из святых законов!

Ну откуда мы-то могли знать такое! В Испании, например, за мелкие покупки с нас вообще не хотели брать денег, узнав, что мы русские летчики, а на Родине чаевые считались тогда злейшим пережитком капитализма. Как сейчас помню, один из парней нашего лесопильного завода оставил в пивном зале в Струковском саду всю двухнедельную получку, и не то чтобы он пропил ее, а просто раздавал во хмелю деньги нэпмановским официантам на чай, уподобившись самарскому купчику. Об этом узнал директор завода Коровин и предложил нам разобрать случай на комсомольской ячейке. Дело чуть было не дошло до исключения!..

А Париж с каждым днем все больше удивлял нас своей красотой. Хотя мы видели и другое, чего не могли скрыть бульвары, особенно в районе Пегаль, который неспроста называли "ночным Парижем". Оформители витрин не останавливались ни перед чем, даже перед законами, относящимися к рекламе. Однажды я увидел очень искусно выполненный манекен, рекламирующий дамское, белье, но когда подошел поближе, то покраснел до ушей. Манекеном оказалась живая девушка...

Но вот две недели прошли, и как-то под вечер в гостинице нас встретила самая желанная новость: через два дня едем домой. И опять предупреждение о том, что в дороге всякое может быть, и опять держу паспорт на чужое, нерусское имя. Как давно хочется быть самим собой! А тут надо запомнить новое имя, чтобы даже ночью сквозь сон мог произнести его. Одно успокаивало: едем опять все вместе, в одном вагоне, без сопровождающего.

Наш маршрут: Париж - Австрия - Германия - Польша - Москва. Провожатый посоветовал нам взять с собой что-нибудь поесть, чтобы не толкаться лишний раз в ресторанах и не быть в поле зрения любопытных. И это нам было понятно: ведь в те годы в загранкомандировки ездило очень мало Советских людей, и

если наш человек где-то появлялся за рубежом своей страны, то на нем сосредоточивалось пристальное внимание.

На границе с Польшей проводник вагона дружески предупредил нас, что будет жесткий таможенный досмотр.

У меня было несколько испанских фотографий. Теперь стало ясно, что держать при себе их нельзя. С болью в сердце я разорвал их на мелкие кусочки и развеял по ветру. Через час после предупреждения проводника в вагон вошел польский офицер в сопровождении патруля пограничной службы. Они не церемонились. Когда очередь дошла до меня, офицер грубо вырвал из моих рук бумажник, достал мой паспорт и, глядя в глаза, спросил имя и фамилию. Я четко ответил.

Вдруг пальцы офицера что-то нащупали в бумажнике. Оказывается, за подкладку случайно попала испанская монета - пять песет. Офицер извлек монету и, держа ее перед моим носом, задал вопрос:

- Откуда едете?

- Из Парижа, - ответил я.

- Там франки, а это песеты, - отчеканил офицер.

- Я коллекционер.

Офицер швырнул монету в бумажник и потребовал, чтобы я вышел из вагона для какого-то уточнения. Я не двинулся с места, и в этот момент Сенаторов, Душкин и Шевченко встали между мной и офицером. Сенаторов спокойно заявил:

- Господин офицер! Мы товарища не оставим, если потребуется, сойдем вместе.

На этом инцидент был закончен. Поезд пересек последнюю границу - и мы на родной земле!..

В Москве я долго не задержался. Получив двухмесячный отпуск, сразу же направился в Куйбышев.

И вот за окном вагона поля и перелески, занесенные российскими снегами, знакомые названия станций и полустанков на землях рязанских, пензенских, сызранских и наконец мой родной город.

Выхожу из вокзала. Все так, как было, только на привокзальной площади вырос огромный многоэтажный дом. Я все время ускоряю шаг и уже не иду, а почти бегу. Вот и последний поворот с Рабочей на Садовую. От самого угла увидел свой забор и покосившиеся ворота, выкрашенные мною суриком еще много лет назад.

...В тот вечер мы долго говорили с матерью, вспоминая трудные годы нашей жизни, пили чай из самовара с моими любимыми пирожками с картошкой. В голландке потрескивали горящие дрова, небольшое оконце мороз разрисовал

замысловатыми узорами. В доме, где прошли годы детства и юности, было по-прежнему уютно.

Утром я решил посетить свой лесопильный завод. Шел старым, нахоженным путем. С каким-то особенно торжественным чувством вступил на территорию завода в надежде увидеть кого-то из прежних рабочих, но на пути встречались все незнакомые. лица. Когда подошел ближе к первой раме, увидел широкоплечую сутулую фигуру. "Да ведь это дядя Степан", - подумал я.

Он стоял ко мне спиной, подготавливая к распилу очередное бревно.

- Здравствуй, дядя Степан! - крикнул я громко, чтобы мой голос дошел через шипящий звук пил.

Старик обернулся и несколько секунд безучастно смотрел на меня, а потом улыбнулся, снял рукавицы и неуверенно крикнул:

- Неужто Борька?

- Так точно, дядя Степан!

- Да ты откуда взялся?

- Приехал в отпуск.

- Ну и дела, ну и дела! В каком же ты чине ходишь, слыхал, будто в летчиках?

- Я и есть летчик, а звание - майор.

- Ну и дела, ну и дела! - покачал головой старик и, сказав своему помощнику, чтобы тот посмотрел за рамой, крикнул: - Пойдем, в тепле поговорим!

В теплушке дядя Степан рассказал, что директор завода товарищ Коровин ушел года три назад на партийную работу, что ходят слухи о скором закрытии завода, всю набережную будут расчищать, чтобы построить новую, красивую. По секрету рассказал и о том, что давно уже закрыли все шинки, приходится ходить на гору в магазин.

Забыл, значит, дядя Степан те времена, когда мы, комсомольцы лесозавода, входившие в самарскую дружину "красной кавалерии", упорно боролись с шинкарями, расплодившимися в годы нэпа, пока окончательно не разделались с ними.

Когда все новости были рассказаны, я попросил у дяди Степана разрешения пропустить несколько бревен через раму, вспомнить свою прежнюю профессию.

- Что же, если не забыл, валяй, только сними шинельку, а то как бы полы не запутались в роликах. Вот возьми спецовку моего сменщика.

Я снял шинель и взял брезентовую куртку.

- А ну, погоди, - вдруг остановил меня дядя Степан, - это никак ордена? Да ты что же мне раньше не сказал? Ну и дела! Вот

такой наш эскадронный в восемнадцатом году получил, а это, видно, орден Ленина?

Я кивнул.

- Когда же ты успел?

- Я тоже воевал, дядя Степан.

- Уж не в гражданскую ли? - съязвил дед.

- Нет, вот только что с войны. В Испании воевал.

- Это где и такое?

- Далеко, дядя Степан, за тридевять земель,

- Эка куда тебя нечистая носила!

Мы вышли из теплушки. Я взял цапку и уверенно вправил первое бревно в ролики. Пилы врезались в древесину и выбросили маленькие фонтанчики опилок.

- Молодец, Борька! - крикнул дядя Степан. - Посмотрел бы на тебя твой покойный дед Иван Смирнов... Ведь это он установил эти рамы. Только он и мог управиться со шведскими машинами. Лучшего слесаря во всей Самарской губернии не сыскать было. - Дядя Степан помолчал немного и опять крикнул: - В каком году с завода ушел-то?

- В двадцать девятом, добровольцем в авиацию, - ответил я.

- Значит, восемь годов прошло, как рукавицы снял, Ну и дела!..

В небе над Халхин-голом

На всяком военном аэродроме военный летчик найдет друзей или знакомых своих друзей. Но вот чтобы так, сразу, собралось столько воздушных бойцов под одной крышей - такого я не припоминал.

До начала совещания в Наркомате обороны оставалось всего несколько минут, а в зале заседаний все еще стоял гул от радостных возгласов, приветствий, поздравлений. Многие из нас давно не виделись друг с другом, и за это время почти у всех на гимнастерках появились боевые ордена. Обычно при встрече пилотов разговор забирался в самые дебри авиационной техники и высшего пилотажа. Но на сей раз всех нас волновало другое: что нам скажет Нарком обороны?

Шел тревожный 1939 год. На Западе только что кончилась война в Испании, и фашистская угроза нависла над всей Европой. На Востоке японские империалисты, заняв Маньчжурию, продвигались в южные и центральные провинции Китая.

Мы ждали Наркома обороны и терялись в догадках: почему на совещание вызваны только авиаторы, к тому же по персональному отбору, из самых разных мест. И вот он начал:

- Мы собрали вас сегодня, товарищи летчики, в связи с важными событиями. 11 мая японо-маньчжурские пограничные

части нарушили государственную границу дружественной нам Монгольской Народной Республики...

Все наши предварительные предположения были очень далеки от сказанного. Но достаточно было этих нескольких слов, чтобы понять дальнейший ход совещания. Коротко пояснив общую обстановку в районе озера Буир-Нур, К. Е. Ворошилов главное внимание уделил действиям авиации противника. 28 мая японские самолеты неожиданно атаковали два аэродрома, расположенные в глубоком тылу, и в течение примерно десяти минут уничтожили часть стоявших там самолетов. Лишь одна эскадрилья успела подняться в воздух. Она и вступила в бой с самураями. Нарком подчеркнул, что в результате первого воздушного боя только двое из летчиков вернулись на свою базу, остальные были сбиты. А японцы в этом бою не потеряли ни одного своего самолета.

Почувствовав себя хозяевами монгольского неба, самураи стали беспрепятственно расстреливать мирных скотоводов. Ворошилов уточнил еще некоторые подробности и закончил обращение к нам:

- Вот, дорогие товарищи, потому-то мы и вызвали вас, уже имеющих опыт боев в Испании и Китае. Товарищ Сталин уверен, что вместе с другими летчиками вы сумеете добиться коренного перелома в воздушной обстановке в Монголии.

И вот мы держим курс на восток. Наш маршрут: Москва - Свердловск - Омск Красноярск - Иркутск - Чита - аэродром назначения. Летим на трех транспортных самолетах - сорок восемь бывалых летчиков и опытных инженеров во главе с заместителем начальника Военно-воздушных сил Красной Армии комкором Смушкевичем. Среди нас - десять Героев Советского Союза. Пилотирование трех самолетов "Дуглас", как особо важное задание, поручено известнейшим в стране летчикам - мастерам вождения тяжелых самолетов Александру Голованову, Виктору Грачеву и Михаилу Нюхтикову.

Есть в Забайкалье одна железнодорожная станция. На карте ее трудно найти, да и на земле она ничем не примечательна: небольшая разгрузочная платформа, в, конце которой будка дежурного по станции, а в двух километрах от поселка аэродром. Туда мы и летели.

Вторые сутки уже подходили к концу, а нам еще лететь и лететь. Нет хуже для летчика быть пассажиром в длительном полете! Больше всего надоедала болтанка, особенно в районе Байкала - там зверски швыряло. Порой консоли "Дугласа" изгибались, точно журавлиные крылья, и казалось - вот-вот наша машина развалится на куски, мы посыплемся вниз, как горох.

На третьи сутки наш "Дуглас" приземлился на конечной точке маршрута. Здесь, на аэродроме, мы увидели много самолетов. Кто-то сказал, что они предназначены для нас. Солнце уже клонилось к закату, нам дали возможность отдохнуть, и солдатская койка с соломенным тюфяком казалась верхом блаженства.

Самолеты, сосредоточенные здесь и предназначенные для нас, требовали тщательного осмотра и облета. Мы торопились поскорей закончить эту работу. Нас с нетерпением ждали в Монголии.

Наконец все готово. Последняя ночь на родной земле. С рассветом - в полет в неведомые дали.

Нам предстояло пролететь четыреста километров до промежуточного аэродрома. Расстояние довольно большое для наших И-16, но сложность полета заключалась не в этом. Самым трудным была ориентировка. На полетных картах по ту сторону госграницы ничего не значилось, за исключением нескольких цифровых обозначений и двух малохарактерных ориентиров, один из которых впоследствии оказался, по сути дела, условным. Лететь с такой картой - дело рискованное, но выход был найден: майор Грачев лидировал всю группу истребителей. Пока мы готовили самолеты к перелету, он успел на своем "Дугласе" сделать несколько рейсов по монгольской трассе, перебрасывая на конечные точки технический состав и необходимые грузы.

Сигнальная ракета оповестила, что вылет нам разрешен. Вся группа потянулась за лидером. Далеко позади остались лесные массивы Забайкалья. Перед нами до самого горизонта простиралась однообразная степь с многочисленными пологими сопками, похожими сверху на огромные застывшие волны.

Первый ориентир, отмеченный на карте, - вал Чингисхана. Я всматриваюсь в степь, но пока ничего не вижу. В моем воображении этот древний памятник кочевников представлялся чем-то вроде высокой насыпи, разделяющей всю степь на две части. По расчету времени вал Чингисхана где-то уже близко. На карте он обозначен пунктирной линией, идущей с северо-востока на юго-запад. Я вновь и вновь пытаюсь отыскать его на земле и наконец с трудом различаю еле заметную складку на местности. Целые века дождей и песчаных бурь сровняли вал Чингисхана, оставив лишь поросшую бурьяном небольшую гряду. Оказывается, мы зря поминали лихом тех топографов, которые составляли наши карты, - на них действительно нечего было наносить.

За валом Чингисхана продолжалась все та же однообразная картина: ни кустика, ни дерева - не за что уцепиться взглядом.

Ведущий группы Герой Советского Союза полковник Лакеев

подвел нас почти вплотную к лидирующему "Дугласу". И надо признаться, мы шли за Виктором Грачевым, точно малые цыплята, боящиеся отстать от своей клушки.

Вот вдали появилась светлая полоска - река Керулен. Она на несколько минут оживила мертвый пейзаж. Но у реки свое русло, свой путь. Вскоре она осталась позади в стороне и влилась в маревый горизонт. Время приближалось к посадке. Впереди по курсу показался населенный пункт. Мимо такого в плохую погоду пролетишь, не заметив, а это, оказывается, монгольский город. Во всем этом городе тогда было всего лишь с десяток приземистых стандартных жилых бараков, юрты, стоявшие кучками в разных местах, и поодаль несколько загонов для скота.

Аэродром находился совсем недалеко от города. Нас встретили монгольские и советские летчики, техники. Сюда же прибыли и представители из столицы Монгольской Народной Республики Улан-Батора. Вокруг Ивана Лакеева - сразу целая толкучка! Герой Советского Союза Николай Герасимов растянул мехи своего баяна, того самого, который уже вымотал из нас душу в пути от Москвы до Забайкалья, - и устали от полета словно и не бывало.

Каждому из нашей московской группы хотелось поскорей познакомиться с монгольскими товарищами. Мне повезло. Здороваюсь с монголом, и сразу оказывается, что он хорошо говорит по-русски. Спрашиваю о размерах аэродрома.

Монгол ответил не сразу, некоторое время что-то соображал, затем, указав на юг, произнес:

- Туда километров триста, а в эту сторону еще больше! А там, за горизонтом, начинаются сопки.

Заметив, что я недоверчиво оглядываюсь кругом, монгол рассмеялся:

- Да, да, товарищ! Здесь вы можете где угодно взлетать и где хотите приземляться.

- Вы летчик? - спросил я.

- К сожалению, нет. Хотел, но не позволило здоровье, пришлось ограничиться специальностью техника.

- А русский где изучали?

- В Советском Союзе, в авиационном училище, - ответил техник.

Сомнений не могло быть - мой собеседник, конечно, хорошо знал свою Монголию. Однако в моем сознании как-то не укладывалась эта фантастическая возможность производить взлеты и посадки в любом месте за пределами аэродрома!

Мне хотелось задать еще несколько вопросов; но монгол прервал меня:

- Смотрите!

К аэродрому приближалось на большой скорости несколько легковых машин.

Приехавший побеседовать с советскими летчиками маршал Чойбалсан говорил с нами очень просто и откровенно, не скрывая трудностей. Глубоко озабоченный судьбой своего народа, он делился с нами своими мыслями и предположениями.

По мнению маршала, инцидент на монгольско-маньчжурской границе был не просто провокацией местного значения. Японские милитаристы хотели положить этими действиями начало захвату не только Монголии, но и некоторых районов Сибири.

В конце беседы, мы попросили товарища Чойбалсана заезжать к нам, на наши фронтовые аэродромы. Он улыбнулся и ответил:

- В бою будем всегда вместе...

Комкор Смушкевич напомнил нам о порядке дальнейшего перебазирования и еще раз подчеркнул сложность ориентировки в здешних краях.

Во второй половине дня вернулся Виктор Грачев. Он успел сделать рейс на конечную точку нашего маршрута и высадил там передовую техническую группу для приема самолетов. Грачев торопил нас:

- А ну, ребята, кончайте загорать, к заходу солнца должны быть на месте, а ваши "козявки", наверно, еще не заправлены бензином.

"Козявками" Виктор называл самолеты И-16, которые в сравнении с его "Дугласом" и бомбардировщиками ТБ-3 казались игрушечными.

Во время последнего перекура Грачев с присущим ему юмором поддразнивал нас своими рассказами о тех местах, куда нам предстояло лететь.

- С одной стороны - голые зубчатые отроги Хингана, с другой - пустыня, в которой к полудню разливаются голубые реки и вырастают высоченные пальмы...

Мой дружок Александр Николаев не выдержал и перебил Грачева:

- Брось, Витя, загибать, какие тут реки и пальмы!

- Сам видел! Правда, и реки и все прочее - не настоящее, так сказать, миражные явления. Но ведь иногда и во сне увидишь такое, от чего потом весь день улыбаешься! А уж насчет пустыни, так это действительно точно,- серьезно закончил Грачев.- На сотню километров вокруг ни одного деревца, ни одной живой души...

Он посмотрел на часы и заторопился:

- Пора, пора. Держитесь ко мне поближе да не забудьте перед вылетом снять с гашеток предохранители.

В те дни мы по-настоящему поняли всю сложность и ответственность тех заданий, которые выполнял майор Грачев. Ему часто приходилось летать в одиночку, почти всегда без сопровождения истребителей, и он приспособился к этим условиям. Летал довольно рискованно, но при этом продуманно и обоснованно - на бреющем полете, низко над степью.

Вести предельно загруженный транспортный самолет почти все время у самой земли - нелегко, однако смелость в сочетании с мастерством позволяли Грачеву под носом у самураев перебрасывать технический состав авиационных подразделений в любое время суток, всюду, куда требовалось.

Однажды я спросил Грачева, какая необходимость заставляет его летать так низко, чуть ли не сшибать винтами одуванчики. Он ответил просто:

- Видишь ли, я часто перевожу людей и всегда помню, что мне доверены их жизни, вот и приходится летать бреющим. Во-первых, с высоты трудно заметить мой хорошо закамуфлированный самолет, а во-вторых, помнишь, как одному летчику мать советовала: "Летай, сынок, потише и пониже".

Грачев не мог жить без шутки, шутил в любых условиях. Он был не только отличным летчиком. Его педагогический талант вывел на воздушную дорогу многих пилотов, впоследствии сражавшихся с фашизмом. Еще до нашего знакомства я слышал о нем в Испании от молодых испанских летчиков. Рассказывая о советских инструкторах, которые обучали их летному делу, испанцы особенно часто вспоминали о веселом русском летчике Викторе Грачеве.

На втором этапе перелета мы почувствовали себя более уверенно - успели присмотреться к степи. Чем дальше уходим в глубь Монголии, тем чаще осматриваем небо. Здесь совсем недавно побывали японцы, так что надо быть вдвойне начеку. Еще опыт боев в Испании приучил нас быть осмотрительными на всем протяжении полета.

Вот кто-то из группы покачал с крыла на крыло, давая сигнал "Внимание, внимание!". Пальцы нащупывают пулеметные гашетки, глаза ищут в воздухе чужие самолеты. Но нет, это не противник, а всего лишь распластанные трехметровые крылья беркутов. Беркуты совсем не боятся самолетов, даже пытаются приблизиться к ним. Орлы и дальше попадались нам на маршруте. И всякий раз кто-нибудь из нас на большом расстоянии путал их с самолетом.

На этом отрезке пути значилось два ориентира, тот и другой

были показаны на карте как населенные пункты. Перед вылетом Грачев обещал дать сигнал при подходе к первому ориентиру. Так он и сделал, но впереди расстилалась все та же степь. А где же населенный пункт?

С четырехсотметровой высоты можно различить любую тропку; надо быть слепым, чтобы не увидеть ориентир, когда тебе указывают на него. Мой левый ведомый Леонид Орлов перевесил голову через борт кабины и в таком положении оставался несколько секунд. Справа летел Александр Николаев. Он подстроился ко мне вплотную, несколько раз ткнул вниз пальцем, а затем стал рисовать в воздухе геометрические фигуры, эти жесты обозначали: "Смотри, на земле следы".

Да, вот они. На пожухлой траве виднелись правильные окружности и квадраты - следы юрт и загонов скота. Здесь был первый наш ориентир, но, оказывается, скотоводы уже сменили место стойбища, а на карте населенный пункт так и остался.

Зато второй ориентир - Тамцак-Булак мы заметили еще издалека. Ряды юрт, палатки и несколько глинобитных бараков производили впечатление большого поселка. Теперь, по этому ориентиру, мы могли уже определить пункт нашего базирования.

Виктор Грачев подал сигнал на посадку. Оглядевшись, я невольно вспомнил недавний разговор. Под крылом самолета раскинулся тот самый фантастический аэродром, условные границы которого были очерчены линией горизонта. Единственными предметами аэродромного оборудования оказались два белых полотнища, лежавших на земле в виде буквы Т. На такую необжитую базу, прямо скажу, не хотелось садиться, но что поделаешь - пустыня есть пустыня! Стало быть, мы станем первыми авиационными поселенцами здешних мест!

Но вот, казалось бы, простор, садись с закрытыми глазами, ничто не мешает, а посадка, наоборот, затянулась. В непривычной обстановке некоторые умудрились приземлиться с большим перелетом или недолетом до положенного места. Прежние привычки в построении расчетного маневра перед посадкой здесь оказались неприемлемыми. Пространственная ориентировка между небом и совершенно голой степью требовала от летчиков абсолютной точности в управлении самолетом, и случалось так, что даже самые опытные допускали ошибки и, уходя на второй круг, увлекали за собой других.

Нас уже предупредили, что у здешней пустыни свои причуды - иногда неожиданно возникают ураганы, способные опрокинуть любой самолет. Поэтому после посадки мы торопились, изо всех сил налегали на ломы. Крепежные шпоры с трудом входили в грунт, похожий на засохший цемент. И уже совсем стемнело,

когда нас привезли в небольшой, только что установленный лагерь. Монголы постарались сделать все, что было в их силах, чтобы создать нам условия для отдыха. В новых юртах лежали камышовые циновки и постельное белье, под решетчатыми сводами уютно мигали фонари "летучая мышь". Мы с любопытством разглядывали наши новые жилища, похожие на огромные половецкие шлемы. Юрты, удобные и теплые, были сделаны из прочных реек и кошмы. Над каждой юртой маленький флажок - своего рода флюгер.

Над степью непроницаемая завеса. Ни одного огонька, и фантастическая тишина, до звона в ушах. Лишь мерцающие звезды свидетельствуют о существующем где-то пространстве. Стараюсь не думать о войне и о том, как сложится в дальнейшем моя судьба. Пробую восстановить до мелочей все, чем жил несколько дней назад, в Москве. Там, дома, было много забот, а теперь они все вдруг исчезли, будто и не имели никакого значения в жизни. Как развернутся события, которые заставили всех нас прилететь в Монголию? В памяти хочешь не хочешь оживает та первая фронтовая ночь, в Мадриде, совсем не похожая на эту, здесь...

Вспоминая прошлое, я сначала даже не заметил закутанную в простыню фигуру. Александру Николаеву тоже не спалось. Несколько минут мы сидели рядом молча. Саша взял мой окурок и задымил.

Он совсем недавно вернулся из Китая, сражался там добровольцем против японских захватчиков. Предстоящие бои с японцами в Монголии для него только продолжение первых встреч с ними. Понятно, что мне хотелось поговорить на эту тему, хотя и был уже поздний час.

- Правда, что они напористые?

- Кто?

- Японцы.

Саша ответил, что японцы очень настойчивые, бой ведут фанатично, и, если останешься с ним один на один, тут уж либо ты в ящик, либо он.

В головы японцев вдалбливались одни и те же стереотипы. Вот один из них для солдат. "Рассуждающий воин не может принести пользы в бою. Путь воина лишь один - сражаться бешено, насмерть. Только идя этим путем, выполнишь свой долг перед владыкой и родителями. В сражении старайся быть впереди всех. Думай только о том, как преодолеть вражеские укрепления. Даже оставшись один, защищай свою позицию. Тотчас же найдется другой, чтобы образовать фронт вместе с тобой, и вас станет двое".

Культ войн, воспитание фанатизма поддерживались легендами о божественном происхождении японской нации, превосходстве японского народа над другими, о прошлых "героических" самурайских походах. В предвоенные годы в Японии широко пропагандировалась так называемая "паназиатская" доктрина: "Азия для азиатов".

Уже много лет японская военщина, проводя в жизнь эту доктрину, стремилась приблизиться к нашим границам. Она захватила три северо-восточные китайские провинции и образовала там марионеточное государство Маньчжоу-Го. Во главе "государства" был поставлен последний отпрыск Цинской (Маньчжурской) династии, свергнутой Синьхайской революцией 1911 - 1913 годов, Пу-и. Квантунская армия воспитывалась в духе ненависти ко всему советскому, русскому.

Оценка, которую давал Николаев японцам, совпадала с мнением моего друга и учителя Антона Алексеевича Губенко. Прилетев из Китая после многих боев, за которые он получил звание Героя Советского Союза, еще до событий на Халхин-Голе Антон Алексеевич говорил мне о японцах, что они умеют вести воздушный бой и в бою не только настойчивы, но и бесстрашны, а если учесть еще их отличную технику пилотирования, то надо признать, что они крепкий орешек.

В то время я не придавал словам Губенко особого значения, а теперь был готов говорить обо всем этом с Николаевым хоть до утра. Но Саша предложил укладываться: на войне не угадаешь, что будет завтра, а поэтому самое лучшее беречь силы с вечера!

Мне показалось, будто я только что прикоснулся к подушке - а нас уже будят. Кто-то заглянул в юрту:

- Пора вставать, товарищи!

На востоке чуть заметно серела предрассветная полоска. Степь еще спала, только наши голоса нарушали тишину и удивительно быстро тонули в пространстве.

Дежурный сказал, что завтрак привезут к самолетам. Мы почти на ощупь полезли в автомашину, стараясь занять места поудобнее. В какую сторону поедем, где аэродром - разобраться было трудно. Машина тронулась и, не набирая скорости, покатила вперед, медленно отворачивая то налево, то направо, точно что-то нащупывая лучами фар.

- Стой! - вдруг подал команду комиссар штабной группы и обратился к шоферу: - Вы хоть знаете, куда ехать?

- Разумеется, знаю, только дорога не наезжена, легко заблудиться.

- Как же вы собираетесь везти нас?

- По проводам,- последовал ответ.

Мы с удивлением переглянулись. Такого метода вождения автомашин никто из нас не знал. Сидевший рядом со мной Павел Коробков шепнул:

- Наверное, хватил стаканчик спозаранку, вот и мудрит.

Но водитель пояснил все по порядку. Оказывается, он приспособился ночью там, где не заметна колея, ориентироваться в пути по полевым телефонным проводам, подвешенным на шестах. Фары нашли шестовку, и наш грузовик, набирая скорость, покатил вдоль нее по степи, как по шоссе. Неожиданно в машине раздался аккорд на баяне. Нигде и никогда не унывающий Николай Герасимов пел чистым тенором:

Ночка темна, я боюся,

Проводи меня, Маруся...

Вслед за этой песенкой зазвучала другая, ее подхватили все и пели до тех пор, пока лучи фар не уперлись в силуэт самолета.

Техники прибыли раньше нас. Подготовка материальной части к полетам была закончена, осталось опробовать моторы. Судя по времени, техники в эту ночь не спали.

...Рассветало. Вот-вот выглянет солнце. В эти часы и в мирное время пора взлетать, но задания нам пока нет. Над аэродромом трепещут жаворонки. Говорят, их тут чуть не тридцать разных видов. Забавная пташка! Повиснет в воздухе, точно на ниточке, отсвистит свою трель, метнется в сторону и опять словно прилипнет в какой-то невидимой точке.

Залюбовавшись монгольскими соловьями, мы не заметили, как на аэродром с бреющего полета выскочил наш двухмоторный бомбардировщик СБ. Самолет сел и подрулил к стоянкам. Из кабины с большим трудом выбрался комкор Смушкевич. Он сел на крыло, осторожно съехал с него и опираясь на толстую трость, заковылял нам навстречу. Переломы ног в давней аварии с трудом позволяли ему передвигаться по земле, но летал он отлично.

Мы усадили Смушкевича на патронный ящик.

- Ну, как устроились? - спросил он, глядя на наш командный пункт, который обозначала телега с бочкой воды, накрытой брезентом. Под телегой стоял телефон, от него тянулись провода до того пункта, где расположился штаб авиации.

- Ждем, товарищ комкор! - разом ответило несколько голосов.

- Время терпит,- сказал Смушкевич.- Чтобы хорошо подготовиться, надо еще многое сделать.

Он уточнил наше служебное положение. Все прибывшие с ним из Москвы должны стать боевым ядром в будущих операциях, а пока нам надлежало заняться учебными полетами. Одновременно с нами в Монгольскую Народную Республику

прибыли авиачасти из разных военных округов Советского Союза, в первую очередь из Забайкалья. Многие эскадрильи укомплектованы кадрами второго и третьего года службы. Нам, участникам боев в Испании и Китае, предстоит как можно быстрей передать свой боевой опыт молодым летчикам, а затем рассредоточиться по разным авиачастям для укрепления их боеспособности.

Прежде чем начать тренировочные полеты, нам предстояло ознакомиться с районом базирования и с государственной границей между Монголией и Маньчжурией. Полеты для ознакомления с местностью обычно представляют собой нечто вроде авиапрогулок, не требующих выполнения каких-либо других заданий, кроме утверждения в памяти летчика наиболее характерных ориентиров.

Однако на этот раз нам пришлось захватить с собой чистые листы бумаги. Наши полетные карты оказались не слишком бедны топографическими данными. Нам необходимо было сделать в них собственные дополнительные пометки.

Высота полета - тысяча метров. Воздух прозрачен. Видимость отличная, но что же наносить на схему?

В районе аэродрома, если так можно назвать место, куда мы произвели посадку, пусто, даже автомашины специального назначения, закамуфлированные под цвет степного покрова, исчезли из поля зрения, словно провалились сквозь землю. Далеко-далеко на северо-востоке - россыпь солончаковых болот. Заглянули и туда. Сотни солончаков представляли собой настоящий лабиринт, болота, овальные и круглые,- все похожи одно на другое.

Совсем иначе выглядел район предстоящих действий. Нам повезло, мы, могли спокойно изучать этот участок. Японских самолетов в воздухе не было, вокруг царило затишье.

Удивительной, непривычной показалась мне природа этих далеких от моей родной Волги мест. От левого берега реки Халхин-Гол в глубь Монгольской Народной Республики на сотни километров тянулись степи. Они начинались сразу же за небольшой прибрежной возвышенностью Хамар-Даба. А по правому берегу Халхин-Гола громоздились сопки и песчаные барханы с темными глубокими увалами между ними. Местами зеленели пойменные низины. От Хамар-Дабы Халхин-Гол течет строго на север, а через пятнадцать - двадцать километров полого поворачивает на запад и разветвленной дельтой впадает в озеро Буир-Нур.

Мы для первого раза неплохо справились со своей топографической задачей и нанесли на планшеты

дополнительные ориентиры. Теперь, по крайней мере, хоть часть пустыни стала для нас более зримой и знакомой.

После посадки разговор не клеился. Первым заговорил

Александр Николаевич и сказал вслух то, о чем все мы думали молча:

- Ничего себе! Подходящее местечко выбрали самураи для начала!

- Куда уж лучше,- согласился Павел Коробков. - Самый удобный уголок чертям свадьбу справлять! Вся их стратегия как на ладони - хотят с этих гор через речку прыгнуть, а дальше полным ходом на колесах через Монголию и до наших границ!

Заключение Коробкова никто не собирался оспаривать. Нам всем тоже казалось, что японцы готовятся к глубокому рейду. После провала в Приморье, у озера Хасан, они теперь нашли такое место, куда войскам Красной Армии было трудней всего передислоцироваться. Этот степной край Монголии был и самой глухой частью страны, и самой отдаленной от ее жизненных центров. Нам рассказывали о случаях, когда автомашины в пути к здешним пограничным заставам блуждали по нескольку суток, потеряв ориентировку.

Положение советских воинских частей, шедших на помощь к монгольским пограничникам, осложнялось растянутостью коммуникационных линий. До ближайшей нашей железнодорожной станции было около семисот километров. А японо-маньчжурские войска с успехом могли использовать Хайларскую ветку железной дороги, почти вплотную подходившую с их стороны к месту назревавших событий.

Несмотря на первый успех при налете на один из наших аэродромов, японская авиация после 28 мая вдруг резко свернула активность. До самой середины июня мы не наблюдали групповых полетов противника. Летали одиночки разведчики, да и они предпочитали пересекать границу только на больших высотах и не особенно углублялись на монгольскую территорию. Мы не исключали возможность, что японцы знают о прибытии нашего авиационного пополнения и в свою очередь подтягивают силы.

Закончив рекогносцировку местности, все приступили к тренировочным полетам. С утра до вечера над аэродромами стоял гул моторов. Мы старались приблизить учебные воздушные бои к тем, настоящим, которые могут вспыхнуть над Халхин-Голом. Молодые летчики один за другим сходились с нами в поединках, и с каждым днем эта фронтовая учеба приносила все лучшие результаты. Мы уже начинали чувствовать на себе, как крепнет воля к победе у наших подопечных. Иногда молодые летчики так

наседали, что нам приходилось полностью выкладываться, чтобы парализовать их стремительный натиск.

Среди опытных летчиков особенно неутомимыми учителями стали Григорий Кравченко, Иван Лакеев, Павел Коробков. Они ухитрялись проводить до захода солнца по пятнадцати и даже больше учебных боев.

Лакеев, заметив тех, кто чаще других делает посадку для короткого отдыха, шутливо подстегивал:

- Сокращай перекур, братцы-ленинградцы! Репетируй, репетируй!

Мы еще ни разу не летали на боевое задание, а наша одежда стала похожа на дубленую кожу. Ох уж эта пустыня Гоби! Ее палящее дыхание может за одни сутки осушить целое озеро. Только недавно начался июнь, а по раскаленной земле уже ползут змейки глубоких трещин.

Но вот все чаще на аэродроме стал появляться майор, который знакомил нас с обстановкой на границе, давал точные обозначения расположения войск, знакомил с разведданными. Однако почти весь июнь в пограничной полосе прошел относительно спокойно, лишь отдаленные вылазки японцев заставляли монголо-советские войска держать оружие наготове.

Тем временем японские авиаторы, видимо, сумели убедить свое высокое начальство в том, что они смогут взять верх над сосредоточившейся в Монголии советской авиацией. У японских летчиков был козырь: их первые, майские, безнаказанные налеты на монгольские аэродромы. Да и численность японцев сильно возросла: ко второй половине июня они уже сосредоточили на своих аэродромах вблизи границы около трехсот самолетов.

23 июня на японских авиабазах началась спешная подготовка. Особое оживление царило на аэродроме Дархан-Ула. В центре внимания была базировавшаяся на этой точке эскадра истребителей. Именно она в мае уничтожила на монгольских аэродромах несколько наших самолетов, а в первом воздушном бою сбила еще восемь, не потеряв ни одного своего. Прибывшее на Дархан-Улу японское авиационное начальство, собрав летчиков, заявило, что им самой судьбой предназначено теперь разгромить в Монголии советскую авиацию и проложить этим для японской империи путь к русским сибирским землям. Один из летчиков этой эскадры, оказавшись на следующий день в плену, рассказал все это в штабе монголо-советских войск.

Я не коснулся бы этого мелкого звена в цепи общих событий, но сам факт, что этот японский ас выбросился с парашютом из подбитого самолета на чужой территории, говорил о том, что и "дети солнца" хотят жить на земле.

...Тот памятный день начался для нас, как и все предыдущие. За час до рассвета дежурный по лагерю разбудил нас не по тревоге, а, приоткрыв полог юрты, тихо произнес:

- Товарищи, пора...

Спать мы научились по-фронтовому - чутко, и вовсе не обязательно было кричать, чтобы разбудить людей. На подъем полагалось десять минут, но этого было достаточно: туалетом заниматься почти не приходилось, даже ополоснуться водой не всегда удавалось, ее нужно было экономить - до самой реки ни одного колодца. Мы узнавали об этом, когда в столовой вдруг начинался аврал по сбору пустой тары.

Солнце еще не успело перекатить через гряду Большого Хингана, а авиатехники уже доложили о готовности самолетов. В полдень ртутный столбик поднялся к сорока градусам. Сделали перерыв в полетах. Всех потянуло к телеге с бочкой воды, и тут возник спор, стоит ли продолжать тренировку. Большинство считало, что теперь все летчики подготовлены хорошо, только один Николай Викторов настаивал на своем:

- Лучше летать, чем здесь, на земле, сало топить.

- А зачем зря крутить мельницу, если все уже хорошо ведут бой, а некоторые и нам могут всыпать! - возразил Коробков.

Викторов выглянул из-под телеги, где он пристроился в тени, посмотрел на нас уничтожающим взглядом и, отчеканивая каждое слово, сказал:

- Тогда, раз они уже все превзошли, пусть теперь сами вас, недорослей, учат! А мне моим ребятам еще кое-что надо показать, поняли?

Слово "недоросли" зацепило Николаева.

- Да пойми ты, буйвол, с тобой летчики летать отказываются, говорят, что ты своими немыслимыми перегрузками сделаешь их калеками на всю жизнь.

Я решил внести ясность и прекратить бесполезный спор: мы выполняем приказ и сами отменить его не можем, самое лучшее позвонить комкору Смушкевичу.

- Звони, звони,- снова раздалось из-под телеги. Ты от своих подчиненных не знаешь, куда деваться. Я видел, как один прижал тебя вчера!

Эти слова задели меня, и я уже хотел вызвать Викторова на воздушную дуэль, но в это время запищал зуммер.

- "Ленинград" слушает, лениво ответил в трубку Викторов, но вдруг сосредоточился и, прикрыв ладонью ухо, несколько раз повторил: - Есть!

А потом его точно выбросило из-под телеги:

- Давай ракету, наших бьют!

Самолеты разом устремились на взлет, и летчики уже в воздухе быстро разобрались по своим местам в строю. Отрадно было смотреть, как отлично справилась со взлетом по тревоге наша молодежь, которую мы только что тренировали.

Вперед вышел Николай Викторов, показывая направление полета. Я взглянул на карту и компас. Мы летела курсом на озеро Буир-Нур.

Перед встречей с противником, казалось бы, все мысли должны быть сосредоточены на будущем, на том, что вот-вот придется собрать нервы в комок и встретиться с глазу на глаз со смертью, которая обязательно будет рядом и которая обязательно кого-то настигнет. Но странное дело! Мне, наоборот, вдруг вспомнилось прошлое - Испания, Мадрид и тот первый бой, который так и остался в памяти весь, до мельчайших подробностей, как никакой другой после него. Я смотрел на голубое небо, туда, где горизонт сливался с контурами еле видимых гор, и мне казалось, что это не отроги Большого Хингаыа, а Сьерра-де-Гвадаррама и что со мною рядом летят мои боевые испанские товарищи. Давно ли все это было? Всего год назад...

Летим уже восемь минут, внимательно наблюдая за передней полусферой пространства. Немного в стороне от озера Буир-Нур замечаем в воздухе перемещающиеся точки, с каждой минутой они увеличиваются. Над пунктом Монголрыбы творилось что-то

невероятное: не меньше сотни самолетов сплелись в один клубок, опоясанный пулеметными трассами.

Наши авиационные подразделения, располагавшиеся на ближайших к границе аэродромах, сражались уже минут пятнадцать. Их боевым ядром были летчики из нашей московской группы.

Японцы же наращивали силы. В воздухе становилось все больше и больше самолетов. Я подал команду "Приготовиться к бою!". Коробков, Николаев, Герасимов разомкнули свои звенья, и в тот же миг рядом с нами появились самолеты противника.

Японцы охотно принимали бой на ближних дистанциях, их это устраивало. Мы заметили также, что японские самолеты обладали хорошей маневренностью, а летчики - отличной техникой пилотирования. Возникали моменты, когда плотность боя становилась предельно возможной. В такие минуты возникала двойная опасность: атаки производились почти в упор, и не исключалась возможность случайных столкновений в воздухе. Я заметил, как один из японцев, метнувшись в сторону от моей атаки, чуть было не врезался в другую машину. В самой гуще боя чей-то летчик беспомощно повис на лямках под куполом парашюта, потом, вслед за ним, еще трое. Сбитые самолеты на некоторое время замедляли темп воздушного боя. Они падали, разваливались на куски, волоча за собой траурные шлейфы дыма, заставляя на своем последнем пути расступаться всех остальных.

Во время атаки я несколько раз взглянул на землю. Там, далеко внизу, кострами догорали обломки боевых машин. Казалось, этому воздушному побоищу не будет конца, но вот наступил момент, когда и у тех и у других стали кончаться и горючее и боеприпасы, и армада дерущихся самолетов начала таять на глазах. В воздухе остались только мелкие группы и одиночки, успевшие вновь заправиться горючим и вернуться к месту боя.

На свою базу мы возвращались все вместе, в компактном строю. Даже молодые, впервые обстрелянные летчики не потеряли ведущих.

Один только Николай Викторов летел в стороне от группы, не отвечая на сигналы. Надо было узнать, в чем дело. Из-за отсутствия радиооборудования общаться между собой в полете приходилось наподобие глухонемых, с помощью жестов, и, разумеется, это было возможно только на близком расстоянии. Пришлось мне самому подстроиться к Викторову.

С первого же взгляда на его самолет все стало ясно. На правом крыле зияла сквозная дыра внушительных размеров, а по фюзеляжу прошлась пулеметная очередь. Николай не проявлял

ни малейшего беспокойства, но летел осторожно, избегая лишних разворотов, и, видимо, был готов в любую минуту к вынужденной посадке.

А тут еще неожиданность: Николай Герасимов вдруг резко развернулся обратно, приказав своим ведомым слtдовать прежним курсом. Я оглянулся. Сзади и выше нас километрах в двух летел японский истребитель. Заметив отделившегося от строя Герасимова, японец мгновенно изменил курс и повернул к себе. Преследовать его было бессмысленно - не догнать! Японское командование действовало хитро и даже нахально. Этот "хвост" наверняка не участвовал в бою, а имел специальное задание - увязаться за одной из наших групп и проследить место ее базирования.

До аэродрома дотянули на последних каплях горючего, некоторые самолеты даже не дорулили до стоянок. Викторов приземлился первым, и через несколько минут мы уже осматривали его самолет, подсчитывая пробоины.

Николай безмятежно лежал под крылом машины, доедая соленый огурец, припрятанный на всякий случай еще со вчерашнего ужина, и не обращая на нас ни малейшего внимания. На вопрос, как это случилось, ответил:

- Приходите на короткую экскурсию часиком позже, а сейчас мне будет некогда - технику надо помочь!

С утра на аэродром обещали привезти воду. Но когда мы вылетали, ее еще не было. Как только самолеты разрулили по стоянкам, летчики бросились на штурм водовозной телеги.

У бочки шел стихийный разбор только что проведенного воздушного боя.

Вечером этого же дня все летчики-истребители из московской группы, принимавшие участие в воздушном бою, встретились в том пункте, где размещался штаб авиации. Комкор Смушкевич вызвал нас, чтобы дать дальнейшие указания, относящиеся к боевой работе, и обменяться мнениями о первом крупном воздушном бое. Смушкевич хотел послушать каждого из нас, но на всех не хватило времени, пришлось ограничиться пятью или шестью выступлениями. Однако и они позволяли сделать правильные выводы.

Общее мнение сводилось к тому, что предстоящие бои будут еще более ожесточенными. Легкой победы ожидать нельзя. Вдобавок и по разведданным известно, что переброшенные сюда японские авиационные соединения подобраны специально. Воздушный бой только подтвердил эти данные. Штаб Квантунской армии позаботился о том, чтобы группа войск генерала Камцубары была укомплектована лучшей авиационной

техникой и летным составом, уже имевшим боевой опыт в операциях по захвату Китая.

Мои прежние предположения, что воздушные бои в Монголии будут примерно такие же, как и в Испании, рассеялись в прах. Оказалось, что здесь все по-другому: другие условия, и другой противник. Японские летчики пилотировали значительно техничнее итальянских и гораздо напористее немцев. Это было ясно сразу. О тактике судить было пока трудно. Нашу первую встречу с противником, пожалуй, можно было сравнить с кулачным боем на русской масленице, когда сходились стенка на стенку целыми околицами.

Японские самолеты И-96 имели небольшой вес, обладали хорошим вертикальным и горизонтальным маневром, были оборудованы кислородной и радиоаппаратурой и вооружены двумя пулеметами системы "виккерс". Самолет представлял собой цельнометаллическую конструкцию с тонким дюралюминиевым гофрированным покрытием. При необходимости полета на дальние расстояния самолет мог быть оснащен двумя дополнительными бензобаками.

После совещания никто не торопился уезжать на свои аэродромы. Многие не виделись друг с другом с тех пор, как разлетелись по Монголии. Хотелось поговорить по душам. На совещании у начальства иногда всего и не скажешь, а в кругу друзей все можно. В этот вечер не обошлось и без упрека по адресу одного из опытных летчиков нашей группы, который без серьезных причин раньше всех вышел из боя. Такой поступок расценивался у нас как подлость. Комкор Смушкевич об этом случае так и не узнал, но виновник понял, что ожидает его, если он вздумает еще раз вильнуть хвостом.

Ко мне подошли Григорий Кравченко и Виктор Рахов. С обоими я был знаком еще с 1933 года по совместной службе в Московском военном округе. После возвращения из Испании мне часто приходилось летать с Раховым в составе краснокрылой пилотажной пятерки, которая была создана Анатолием Серовым и демонстрировала групповой высший пилотаж в дни авиационных праздников в Тушине, и на парадах над Красной площадью в Москве.

Григорий иногда не прочь был подчеркнуть в разговоре присущую ему храбрость и презрение к опасности. Но это получалось у него как-то между прочим, без принижения достоинства товарищей. Летчики, хорошо знавшие Кравченко, обычно прощали ему некоторую нескромность характера за его действительно беззаветную храбрость, проявленную им в боях с японцами в Китае.

Виктор Рахов летал не хуже Кравченко, а может быть, и лучше, но держался скромнее. До монгольских событий ему не довелось принимать участие в боях ни в Испании, ни в Китае. Это, по-моему, обычно и удерживало его от высказывания собственных взглядов в спорах, возникавших иногда в кругу "испанцев" или "китайцев".

Кравченко протянул мне раскрытый портсигар и, прищурив свои всегда немного смеющиеся глаза, спросил:

- В бою был?

Я кивнул.

- Сбил?

- Нет.

Григорий удивленно поднял брови.

- А вот Виктор одного смахнул!

Но мне показалось, что дело не в Рахове, а просто Григорию захотелось напомнить о том решающем моменте боя, когда несколько наших летчиков во главе с ним, Лакеевым и Раховым удачно разметали ведущую группу японских самолетов.

Я взял папиросу и сказал Григорию, что для меня этот бой был первым знакомством с японскими летчиками, да и сбить не так-то просто в такой карусели.

Григорий хлопнул меня по плечу;

- Ничего, Боря, не тужи, было бы хорошее начало, а твои от тебя не уйдут!

Над городом давно уже была ночь, а мы все никак не могли разойтись. Рахов уже давно перевел разговор на мирные темы, расспрашивал у недавно прилетевших из Советского Союза товарищей, как там, на Родине, какие новые картины идут в московских кинотеатрах.

Да, Москва... далеко она была от нас. Наши близкие и родные еще не получили наших писем, да и вряд ли кто напишет о том, что произошло сегодня. Пройдет еще много дней, пока они узнают о погибших в сегодняшнем бою...

Шоферы торопили, сигналили. Пора ехать. Полуторки двинулись в разные стороны. С каждым днем, прожитым в Монголии, мы убеждались в том, что пустыня не так уж мертва, как это представлялось нам прежде. Лучи фар то тут то там выхватывали из темноты ее ночных обитателей. Вот в освещенной полосе появился силуэт огромного орла-стервятника. Пернатый великан сидел, словно каменное изваяние, и, только подпустив машину почти вплотную, взмахнул черными крыльями. Иногда в темноте вдруг, как фонарики, вспыхивали зеленые огоньки это светились глаза дикой кошки, похожей на рысь, но только немного поменьше и с кривыми короткими лапами.

В столовой нас поджидали летчики соседней эскадрильи, которой командовал капитан Жердев. Стол на этот раз выглядел по-праздничному. Откуда-то нашлось несколько бутылок портвейна, дымилась приправленная зеленью баранина. Появился даже электрический свет от движка. Комиссар жердевской эскадрильи Александр Матвеев провозгласил тост за дальнейшие успехи и за боевую дружбу.

Только утром на следующий день стал известен результат воздушного боя. Со стороны монголо-советских войск в нем участвовало девяносто пять самолетов-истребителей. Японцы ввели в бой сто двадцать машин. А такого количества сбитых в одном бою самолетов история воздушных сражений еще не знала - сорок три самолета! Из них двенадцать наших, остальные японские.

Встреча с противником изменила наш лагерный быт. Казалось бы, на аэродроме не произошло никаких изменений, но люди стали гораздо собраннее и внимательнее. Техники, оружейники, прибористы словно прилипли к самолетам, чувствуя всю глубину ответственности за боеготовность каждой машины. Глядя на их работу, я невольно вспомнил слова одного из наших механиков: "Вы летаете, сражаетесь с врагом, а мы что, мы только готовим вам материальную часть..."

"Только готовим!" Удивительно трудолюбивый и скромный народ - техники! Их огрубевшие руки с отшлифованными мозолями не знают усталости. Летом техники задыхаются от зноя, от жара раскаленных моторов, а зимой их пальцы примерзают к металлу.

Техник Николая Викторова закрашивал на самолете последнюю пробоину, когда мы с Коробковым подошли к стоянке. Коробков посмотрел на заплаты и сказал Викторову:

- Опять как новенькая! Но все же ответь, пожалуйста, зачем полез туда, где никого из наших не было?

- Затем и полез, чтобы пустоту заполнить.

- Брось оригинальничать, лучше бы держался ближе к нам.

- А вы где были? - спросил Викторов.

- Чай с баранками пили, на тебя смотрели, как ты барахтался в самой гуще японских самолетов! - отрезал тоже пришедший вместе с нами Александр Николаев.

Викторов не ответил. Он понимал, конечно, что дело не в пробоинах и не в упреках. В бою всякое бывает. Его беспокоило другое: вполне ли доверяют ему товарищи? Поэтому он и бросился в первом же бою в самое пекло, желая очистить себя от прошлой дурной славы.

Кто не знал Викторова, тот и представить себе не мог, как это

он совсем недавно откалывал такие номера, что поверить трудно! В 1936 году капитан Викторов был командиром авиационного истребительного отряда в одном из южных гарнизонов. Мастер в летном искусстве, он готовил замечательных летчиков-истребителей. Многие из них впоследствии прославились и в Испании, и в Великой Отечественной войне. Прямой и добрый характер этого человека сочетался с железной волей и выдержкой в воздухе, и если б не спиртное, он не знал бы беды, а беда шла навстречу с каждой рюмкой.

Однажды, засучив рукава, Николай вышел на арену цирка, изъявив желание бороться с дрессированным медведем, а в один из воскресных дней предложил выйти из трамвая всем пассажирам и вагоновожатому и сам взялся управлять вагоном. Дело кончилось демобилизацией Викторова из рядов Красной Армии. Расстаться с авиацией он не мог - в ней была вся его жизнь. Он бросил пить, устроился работать в Центральный аэроклуб, летал на спортивных самолетах, но это лишь усиливало его тоску по настоящим полетам, да и положение вне армии было для Викторова непривычным и даже нестерпимым.

В конце 1937 года из Испании вернулось несколько летчиков, служивших раньше вместе с Викторовым в одной авиабригаде. Друзья решили просить командование о восстановлении "штрафника" в армии. И вот с помощью Анатолия Серова и Михаила Якушина Викторов снова надел военную форму незадолго до начала событий в Монголии.

Мы больше не стали напоминать ему о пробоинах, да и к чему? Кто знает, может, в очередном бою кто-то из нас окажется в еще худшем положении?

Лежим в теневом эллипсе под крылом самолета Викторова. Жутко палит солнце. Ночью брызнул маленький дождичек, а к полудню на аэродроме разлилось миражное озеро. Самолеты, стоявшие на противоположной стороне, превратились в причудливые корабли, глядя на голубую даль "воды", хотелось раздеться и всем телом ощутить прохладу.

Откуда-то донесся звук летящего самолета. Гул моторов нарастал. "Дуглас" появился не сверху, а, словно утка, из камышей. Так водить тяжелый самолет умел только Виктор Грачев. Встреча с ним всегда была для нас радостью. Он прилетал с новостями, а в бортовом шкафчике хранились небольшие запасы репчатого лука, огурцов, помидоров, копченой колбасы... Мы восхищались хозяйственными способностями Грачева и вечно были у него в долгу.

Спешим войти в распахнутую дверь самолета - и отступаем! Из фюзеляжа угрожающе торчат два спаренных пулеметных

ствола. Виктор стоит подбоченившись, весело улыбаясь. Заметив наше замешательство, предлагает:

- Не обращайте внимания, заходите!

Внутри фюзеляжа еще один пулемет у круглого бортового окна. Мы удивлены. Грачев - летчик опытный, у него можно поучиться, и вдруг такой конфуз! Куда исчезла его тактическая грамотность? Вниз и вверх вести огонь из окна невозможно, а если учесть, что для стрельбы на параллельных курсах в самолете ему пришлось бы открыть еще и бортовую дверь, получается совсем чепуха!

Кто-то из нас намекнул на бесполезность этих огневых точек. Грачев только махнул рукой.

- Лечу вчера с Мехлисом, и вдруг он спрашивает меня, часто ли мне приходится перевозить людей. Докладываю как есть. Выслушал Лев Захарыч и сказал, что больше не полетит со мной, пока не поставлю пулеметы. Пытался ему объяснить, что это же "Дуглас"! А он в ответ: "А мне хоть Фербенк! Завтра же доложить о выполнении". Вот какая ситуация, - закончил Грачев.

- А как же дальше? - спросили мы.

- Затем и прилетел, чтобы с вами посоветоваться. Попрошу помочь инженеров Карева и Прачека, они не только пулеметы - трехдюймовку воткнут, если потребуется!

Определить места, где следовало установить пулеметные точки, дело нетрудное. Мы посоветовались и потребовали магарыч - по огурцу и помидору на брата.

Не успели проводить "Дуглас", как появились еще гости. К нашему аэродрому стремительно приближались три легковые машины. Приехал маршал Чойбалсан в сопровождении начальника штаба авиационной группы комбрига Устинова.

Товарищ Чойбалсан подробно расспрашивал нас о том, как прошел бой, интересовался японской авиационной техникой и тем, пойдут ли, по нашему мнению, японские летчики на расширение воздушных операций. Чойбалсан, конечно, понимал, что наше мнение не может быть достаточно определенным после первого боя, но все же очень внимательно слушал нас. Откуда ему были так хорошо известны японские повадки, я не знаю, но, уезжая, он сказал на прощание:

- Будьте осторожны в бою. Японцы коварный враг, хитрость всегда была их сильным оружием.

Нам нравился маршал Чойбалсан. Он был прост при встречах, не любил лишних церемоний, не создавал номенклатурной дистанции, но и в демократа не играл любил пошутить, и мы полюбили его.

Когда правительственные машины уже выехали за пределы

аэродрома, Александр Николаев обнаружил под нашей телегой два ящика с папиросами и с шоколадом. Мы вернулись к своим самолетам.

Часами лежать под крылом, все время в ожидании, очень трудно. Попросили разрешения на вылет вдоль границы. Разрешение получили, но при условии сохранения боеготовности на аэродроме, поэтому в воздух улетаем по одному звену, соблюдая очередность, все остальные продолжают дежурство в готовности номер один.

С высоты тысячи метров хорошо видна каждая складка местности. Небо чистое. Противника нет. Можно спокойно уделить внимание изучению пограничной полосы. Летим вдоль Халхин-Гола, не пересекая границу. По ту сторону глубокие увалы, барханы со скудной зеленью, похожие на верблюжьи горбы, их песчаные скаты на освещенных сторонах приобретают оттенок потускневшей меди. По ярко-зеленой низине вьется узкая речка Хайластын-Гол, приток Халхин-Гола. По старому заболоченному руслу когда-то шла большая вода. Хайластын-Гол делит район действий пополам и препятствует маневру механизированных войск. Монголо-советские части разделены этой речкой как бы на две самостоятельные группировки.

Подлетаем к озеру Буир-Нур. Огромное водное пространство кажется мертвым ни одного катера, ни одной лодчонки. Бесконечно тянутся отлогие пустынные берега. Узкая желтая полоска прибрежного песка да изредка чахлая поросль кустарника - вот и все убранство, которым оделила природа это великое монгольское озеро, царство водоплавающих пернатых.

Возвращаясь на аэродром, я решил пролететь бреющим полетом над лабиринтом солончаковых болот и посмотреть, есть ли там что живое. Справа и слева от меня летели Александр Николаев и Леонид Орлов. Обычно в строевых частях бреющий полет применялся только в учебных целях в специально отведенных зонах, при строгом соблюдении мер безопасности. Здесь же, над бескрайней степью, можно было летать где угодно, на самой минимальной высоте, лишь бы не зацепить за землю.

Но опасность стерегла нас у самой кромки первого же болота. Перед самолетом вдруг выросла живая стена. Тысячи уток, гусей и других пернатых поднялись, напуганные шумом моторов. Столкновение с такой массой крупных птиц грозило верной катастрофой, мы еле успели выхватить самолеты вверх, а птицы все поднимались и поднимались, передавая тревогу от болота к болоту. "Вот тебе и степное раздолье, без фабричных труб, колоколен и мельниц!" - подумал я, мысленно ругая себя за допущенную вольность, которая могла стать причиной гибели

кого-то из нас.

Проскочив солончаковые болота, мы увидели довольно большой массив, поросший хорошей зеленой травой, и на нем стадо животных. На сей раз это ничем не угрожало. Дикие козы встрепенулись и с огромной скоростью понеслись в сторону гор Большого Хингана. Достаточно было нескольких пулеметных очередей, и мы стали бы обладателями невиданных охотничьих трофеев, но ни у кого из нас не поднялась рука на такое варварство.

На аэродроме нас ждал майор Прянишников. В Испании он летал штурманом, а здесь, в Монголии, ему по ходу событий пришлось стать заместителем начальника штаба авиационной группы на командном пункте. Ему поручались ответственные задания, в том числе держать нас в курсе всех изменений, которые происходили на переднем крае, и сообщать нам новые данные об авиации противника. Прянишников развернул карту и показал новые аэродромы японцев. Судя по их расположению, можно было догадаться, что японцы готовят у себя вторую линию авиационного базирования. В пятнадцати километрах от Джинджин-Сумэ на карте у Прянишникова особая пометка. По предварительным данным, японцами якобы намечено перебазировать сюда несколько новых эскадрилий, прошедших тренировку в имперской школе высшего пилотажа и воздушной стрельбы.

Эта новость нас насторожила. До событий в Монголии, в дни теоретической учебы у себя на Родине, нам приходилось знакомиться со структурой военно-воздушных сил капиталистических стран, в том числе и с японской авиацией. Мы знали, что в имперской школе высшего пилотажа и воздушной стрельбы японцами применялся своеобразный метод обучения, летчики-истребители производили там тренировочные стрельбы не по конусу, который буксировался другим самолетом, а по шарам-пилотам. Многие из нас считали этот метод обучения весьма эффективным, он давал инициативу в построении воздушного маневра перед атакой, а также способствовал приобретению навыков при поиске воздушной цели.

Итак, не исключалась возможность, что японское командование решило усилить свою авиацию инструкторами и выпускниками высшего класса летной подготовки. Над Халхин-Голом можно было ожидать появления этих асов. Выслушав наши соображения, Прянишников обещал доложить их полковнику Гусеву, который к этому времени вступил в командование авиационной группой на Халхин-Голе.

И опять делать нечего. Самолеты готовы к вылету, осмотрен

каждый винтик. Ждем. Читаем старые газеты и журналы. Приказано прекратить все полеты, даже в районе аэродрома в учебных целях. Ничего не поделаешь, надо экономить горючее.

Так начался и следующий день, 24 июня. В четыре утра опробовали моторы и до семи сидели и ждали. А в семь началось!..

Севернее горы Хамар-Дабы, в районе пункта Дунгур-Обо, эскадрилья из полка Григория Кравченко перехватила группу японских самолетов, перелетевших границу. Но это было только завязкой очередного воздушного сражения. Вслед за первой эскадрильей Кравченко поднял остальные, а затем туда вылетел весь полк майора Забалуева. Японцы пытались с нескольких сторон прорваться к нашим аэродромам, но везде встречали заслоны.

Границу перелетело около семидесяти самолетов противника - небольшие группы двухмоторных бомбардировщиков под сильным прикрытием истребителей.

На этот раз я рассмотрел, как японские летчики старались начинать свои атаки со стороны солнца, стремясь остаться невидимыми в его ослепительных лучах. Однако этот маневр для нас был не новым. После первых же атак Герасимов, Коробков, Николаев и Викторов со своими ведомыми так закрутили японцев, что дальше горы Хамар-Дабы им так и не удалось прорваться. А когда к нам на помощь пришли эскадрилья Жердева и летчики Забалуева, японцам стало и вовсе тяжело.

В этот момент я заметил, как один из наших летчиков, зажав самурая, погнал его к земле. В крутом пикировании оба устремились вниз. Я был уверен, что у японца безвыходное положение. Самолеты исчезли из моего поля зрения, а еще через минуту ярко-красное пламя, обрамленное черным дымом, обозначило место падения самолета. Я заметил это место недалеко от озера Самбурин-Цаган-Нур.

В этот день воздушные бои на подступах к нашим аэродромам продолжались около двух часов. Летчики преследовали разрозненные группы японцев почти до самой маньчжуро-монгольской границы.

Противник опять понес большие потери. По предварительным данным, только в районе между озером Буир-Нур и Тамцак-Булаком оказалось девятнадцать сбитых самолетов.

Я доложил в штаб, что наша эскадрилья сбила три самолета, мы придерживались традиции, на интернациональных началах родившейся у нас в Испании, - не вести счет персонально сбитым самолетам, а все победы считать общими. Доложил и об упавшем около озера самолете.

После окончания полетов Смушкевич вызвал меня к себе в штаб. Приехал я в сумерках, в пути пришлось менять колесо на эмке. У входа в штабную палатку меня встретил майор Прянишников и, взглянув на часы, укоризненно покачал головой:

- Только тебя и ждут, а ты все едешь! Можно было бы и без опоздания!

Я не стал объясняться и прошел в палатку. Судя по количеству присутствующих, началось какое-то небольшое совещание. Кроме Смушкевича здесь были начальник штаба авиагруппы на Халхин-Голе комбриг Устинов, полковники Александр Гусев и Григорий Кравченко, майоры Грицевец и Забалуев и полковой комиссар Чернышов.

Смушкевич пригласил меня к карте и, указав на точку рядом с озером Самбурин-Цаган-Нур, спросил:

- Здесь вы видели упавший самолет?

- Да, товарищ комкор.

Смушкевич тяжело поднялся из-за стола и, опираясь на трость, задумчиво сказал:

- Что-то мы недоделали в подготовке летчиков.

Из дальнейшей беседы стало все ясно. Взорвавшийся при падении самолет, который я видел утром, оказался не японским, а нашим, из полка майора Забалуева. Два таких же случая в этот день были и в полку у Кравченко. Полковник Лакеев подтвердил с командного пункта, что один самолет И-16 врезался в землю недалеко от горы Баин-Цаган.

Все присутствующие пришли к единому мнению: некоторые наши летчики недостаточно уверенно пилотируют на малых высотах, однако при каких обстоятельствах они погибли, пока было не совсем ясно.

После обсуждения этого невеселого вопроса Смушкевич сообщил нам приятную новость: в первых числах июля к нам на станцию прибудет эшелон с первой партией новых самолетов И-153 конструкции Н. Н. Поликарпова. Прототипом новой машины был И-15, прошедший целый ряд модернизаций.

Смушкевич принял решение подобрать на новые самолеты самых опытных летчиков, которые могли бы за короткий срок освоить машины и применить их в боевых условиях.

Перед вылетом в Монголию я работал в Главной летной инспекции ВВС Красной Армии. По долгу службы мне приходилось летать в качестве поверяющего с очень многими летчиками, и я знал, кто как летает. Учитывая это, Смушкевич пригласил меня участвовать в составлении предварительного списка летчиков для освоения новых самолетов.

На обратном пути на свой аэродром я вздремнул и проснулся

от резкого торможения эмки. Шофер чертыхался, удивляясь, откуда перед машиной вдруг выросла огромная куча камней, наверху которой торчала палка с привязанной к ней красной тряпкой. Оказывается, включив только подфарники, он основательно сбился с пути, а может, тоже вздремнул за рулем, да и как не вздремнуть, когда спать приходилось не больше четырех часов в сутки.

Однако это была наша юрта. Меня поджидали друзья, даже захватили из столовой кусок баранины. Они торопили рассказать, о чем шла речь на совещании. Узнав о получении новых самолетов, ребята повеселели. Я догадался, о чем они думают, потому что и сам думал об этом: станция снабжения не так уж далеко от Читы, может быть, удастся побывать там, посмотреть, как живут мирные люди.

Когда зашел разговор о гибели наших летчиков при странных обстоятельствах, Павел Коробков сказал:

- Нечего на ночь глядя голову ломать, завтра в бою все выясним.

Но на следующий день с утра пришлось разбираться с другим вопросом. Прежде чем заняться подготовкой экипажей к вылетам, я по привычке окинул взглядом аэродром и прилегающую местность. Все было будто по-прежнему - никаких изменений, и вдруг на противоположной стороне аэродрома за стоянками самолетов появилось что-то новое, похожее на темное пятно.

Оказалось, что в непосредственной близости от границ нашего базирования мирно пасется табун. На одной из лошадей виднелась фигура всадника. Надо было срочно принять меры, чтобы табун перегнали в другое место, взлетать в ту сторону и производить посадку оказалось бы опасно, а приказ вылетать на задание мог последовать в любую минуту.

Мое приближение на эмке к табуну не произвело на погонщика никакого впечатления, даже сигнальные гудки остались без ответных действий. К моему удивлению, в седле сидела девушка - прямая, стройная, как стебель тростника. Из-под голубой косынки, завязанной на монгольский манер, выбивались косы, а на загорелом до темной бронзы лице поблескивали черные настороженные глаза. Ее тонкую талию перехватывал широкий шелковый пояс. В руке она держала что-то вроде хлыста с короткой рукояткой.

Мою русскую речь девушка слушала, видимо, с большим вниманием, но, не понимая ее, оставалась безучастной к просьбам. Как обычно в таких случаях, в помощь словам пришлось применить жесты.

Помнится, тогда у меня была самая доброжелательная

улыбка и никаких задних мыслей. Я подошел к девушке вплотную, похлопал ее по бедру и показал ей в сторону аэродрома, думая, что она поймет мое требование в прямом смысле угнать лошадей, но в тот же миг почувствовал удар вдоль спины такой силы, от которого на мгновение даже зажмурился, а когда открыл глаза, табун, вздымая копытами пыль, вихрем летел по степи.

Хорошо, что в тот день был только один мой вылет на фронт. До вечера я пролежал под крылом самолета, осторожно переворачиваясь то на левый, то на правый бок, со злостью вспоминая болтовню тех, кто еще раньше служил в Монголии и плел разные небылицы о том, будто взаимоотношения между мужчиной и женщиной в Монголии строятся проще, чем у нас. Потом, значительно позже в беседе с монгольскими командирами в нашем штабе я рассказал эту историю. Уточнив у меня дату, место и еще несколько деталей злополучной встречи, монголы вдруг дружно рассмеялись. Оказывается, та девушка, по всем приметам, была дочерью одного из командиров подразделения монгольской кавалерийской дивизии. Как раз в это время она гнала табун лошадей на пополнение боевых частей фронта.

С 24 по 28 июня на земле все еще было сравнительно тихо, но в воздухе шли беспрерывные ожесточенные бои. Нам приходилось ежедневно по три, по четыре раза вылетать на отражение японских налетов. Замысел японцев был ясен - нас хотели подавить на собственных аэродромах. Но странное дело, противник каждый раз нес большие потери, не достигая при этом цели, и все-таки не отказывался от принятой им тактики. Невольно возникала мысль, что японское авиационное командование упрямо действовало по шаблону, явно не в свою пользу, пренебрегая условиями, сложившимися на территории Монгольской Народной Республики.

Комкор Смушкевич отлично понял, что прилегающие к фронтовой полосе обширные степи надо использовать для максимального рассредоточения самолетов так, чтобы вблизи линии фронта не оставить никаких крупных целей для японской бомбардировочной авиации.

У противника оставалась одна возможность: действовать по точечным целям. Но даже при условии одновременного налета на несколько наших полевых точек японцев почти сразу же накрывали сверху наши истребители, успевшие взлететь с соседних точек.

Чтобы легче было представить всю сложность действий с воздуха по нашим аэродромам, приведу несколько данных: вдоль реки Халхин-Гол на сто сорок километров по фронту и до ста

десяти километров в глубину мы имели двадцать восемь действующих аэродромных точек и четырнадцать запасных. На каждой действующей точке размещалось в среднем не более пятнадцати самолетов, причем самолеты стояли один от другого не ближе ста метров и могли взлетать по тревоге одновременно в разных направлениях.

Настойчивые попытки японцев нанести нашей авиации удар на аэродромах, как видно, объяснялись тем, что как раз в эти дни японское командование заканчивало сосредоточение крупных сил в непосредственной близости от государственной границы, в районе озера Яньху, готовясь к вторжению в Монголию, на этот раз уже в больших масштабах.

После совещания у Смушкевича мои друзья и я искали случая сойтись в бою с одним из тех самураев, которые так ловко маневрируют на малых высотах. Очередная "свалка" произошла над устьем речки Хайластын-Гол. Японцы облепили нашу эскадрилью со всех сторон. Мы уже знали: надо продержаться две-три минуты, и придет помощь. Начиналось всегда с малого, а потом клубок воздушного боя нарастал, точно снежный ком. Возможность перевести дух нам дала эскадрилья Жердева, которую на сей раз привел комиссар Александр Матвеев. Его звено с ходу накрепко зажало двух японцев. Что было потом, мне проследить не удалось, но Матвеев, начав атаку, обычно заканчивал ее успешно.

Мне тоже подвернулся удобный случай: ниже метров на сто оказался самолет с большими оранжевыми кругами на крыльях, но, хотя преимущество было на моей стороне, атаковать его не пришлось. Прямо на меня, как говорят в лоб, шел другой японец. Мы разошлись, не открывая огня. В таких случаях для повторной атаки применим только один маневр - разворот на сто восемьдесят градусов с минимальной затратой времени и максимальным набором высоты. По моим расчетам, японец должен был выполнить именно этот маневр - кто из нас лучше его выполнит, тот и победит.

Однако все произошло по-другому. Я еще не закончил разворота, а рядом с моим крылом протянулись пулеметные трассы противника (их было хорошо видно, каждая трассирующая японская пуля оставляла тонкий дымный след). В первое мгновение я подумал, что за хвостом моего самолета еще один японец, но, оглянувшись, увидел нечто необычное: японский самолет, с которым мне пришлось разойтись на встречных курсах, "лежал на спине" и вел по мне огонь из положения вверх колесами. Все стало ясно. Японец пилотировал отлично. Он выполнил полупетлю и рассчитывал на свой точный прицельный

огонь, но в результате потерял и скорость и высоту. И все-таки надо признать, что рисковал японский летчик обоснованно: если б он взял чуть-чуть левее, его пули могли поразить мой самолет.

Неудача поставила японца в невыгодное положение. Теперь ему надо было как-то оторваться от меня, и он решил перевести самолет в отвесное пикирование с полными оборотами мотора. Я продолжал преследовать его. Скорость приближалась к максимально допустимой, еще быстрее приближалась земля. Ловить в прицел противника было невозможно, все внимание поглощала земля. Секунда, две, три - пора! Уменьшаю угол пикирования и немного отворачиваю в сторону, чтобы не упустить из поля зрения вражеский самолет. Но японец все еще медлил с выходом из пикирования. Это было похоже на игру со смертью. И вдруг у самой земли он сумел выхватить машину и перевести ее в горизонтальный полет. Вот это номер! Если бы я продолжал преследование японца еще две или три секунды с тем же углом пикирования - быть бы мне в земле! Но теперь уже он не мог уйти от меня. И две мои пулеметные очереди стали развязкой нашего поединка.

Теперь мне стало ясно, при каких обстоятельствах погибали наши молодые летчики. В порыве азарта, в погоне за врагом они забывали простую истину: у каждого самолета есть свой предел высоты вывода из пикирования, перешагнешь этот предел - и катастрофа неминуема.

Не только я, но и Коробков, Николаев и Герасимов столкнулись в этом бою с таким же маневром противника. Все наши наблюдения и выводы в тот же день были доведены до каждого молодого летчика.

Вечером в наш лагерь приехал с командного наблюдательного пункта полковник Иван Алексеевич Лакеев. Тяжелая миссия досталась ему в Монголии. Как только начались крупные воздушные бои, представителю авиации пришлось выехать на Хамар-Дабу, где находился КП наземных войск. Вряд ли кто из нас сам изъявил бы желание быть под боком у такого строгого командующего, как Жуков. Чего только стоило выдерживать вопросы многих наземных начальников рангом ниже Жукова: "Где наши самолеты, почему их нет в воздухе?"

А тем временем в небе вели бои десятки самолетов, но их надо было уметь видеть. Правда, у Лакеева самолет стоял тут же, поблизости от КП, и он частенько ухитрялся в трудные моменты взлетать и принимать участие в воздушном бою.

Однако главной его заботой была координация действий авиационных групп в воздухе. При отсутствии радиостанций наведения выполнять эту задачу было чрезвычайно трудно. Взять

хотя бы случай, который принес опять же Лакееву и никому другому неожиданные упреки. Кажется, именно в тот вечер я спросил, что за шарик висел весь день над территорией противника. Лакеев посмотрел на меня с удивлением и обратился ко всем летчикам:

- Вот полюбуйтесь на него! Шарик видел, а не поинтересовался, что это такое. А меня комкор Жуков второй день спрашивает: "Почему до сих пор японская колбаса болтается в воздухе, почему ваши летчики не сожгут ее?"

Оказывается, японцам довольно точно удавалось корректировать огонь своей артиллерии с помощью аэростата минимального объема, а когда в воздухе появлялись наши самолеты, наблюдатели быстро опускали его вниз с помощью автолебедки и тщательно маскировали.

К наблюдательному пункту у горы Хамар-Дабы была подсажена дежурная эскадрилья. Через день японский аэростат был уничтожен.

На рассвете 3 июля дежурному по лагерю не пришлось будить нас. Ветер с Халхин-Гола уже ночью доносил глухое уханье взрывов. А с четырех часов утра в воздухе стоял беспрерывный гул моторов. Эскадрильи бомбардировщиков СВ одна за другой тянулись к границе. Истребители на всех точках получили приказ быть в готовности номер один.

Японские войска начали наступление, форсировав реку в нескольких местах. Возвышенность Баин-Цаган стала местом жестокого побоища и была похожа с воздуха на огнедышащий вулкан. Горели десятки танков и броневиков, артиллерийские снаряды и авиабомбы вздымали фонтаны земли, тут же взрывались падающие самолеты. Казалось, что там, внизу, не осталось ни одной живой души. Сравнивая положение красноармейцев и цириков с нашим, я считал, что они могут позавидовать нам. Но бойцы, глядя на нас, летчиков, с земли, оказывается, были совсем другого мнения. Когда потом уже, после Баин-Цагана, я был на передовой и заговорил на эту тему с бойцами, один из красноармейцев, дымя огромной косушкой, свернутой из японской листовки, сказал:

- Пропади она пропадом ваша летчиская жизнь (так и сказал "летчиская"), мы к земле прижимаемся, а вам и прислониться не к чему - горите, падаете, вас и похоронить-то путем нельзя. Не соберешь - где рука, где нога, одно поминание!

Что ж, может, и верно. На войне каждый привыкает к своему делу.

...Сражение за Баин-Цаган длилось трое суток.

Большое мужество проявили в эти дни цирики 8-й

монгольской кавалерийской дивизии, наносившие глубокие рейдовые удары во фланг противнику. Нам с воздуха довелось видеть их действия. Наши танкисты с огромным трудом преодолевали глубокие увалы и сыпучие песчаные скаты. Бомбардировщики СБ работали, как хорошо отлаженный конвейер. Контрнаступление монголо-советских войск закончилось разгромом японцев. Они оставили на Баин-Цагане всю боевую технику и вынуждены были отвести остатки своих солдат на исходные рубежи.

26 июля я получил распоряжение из нашего штаба сдать самолеты И-16 в эскадрилью Жердева, принять в сводную группу еще несколько летчиков и подготовиться к отправке на станцию, куда прибыла первая партия - двадцать самолетов И-153. Командиром группы был назначен Герой Советского Союза Грицевец, а я его заместителем. Но Грицевец пока остался в Монголии, а всех нас майор Грачев погрузил на "Дуглас" и через два с половиной часа высадил на аэродроме.

За три дня пребывания на родной земле мне, Александру Николаеву и Леониду Орлову посчастливилось побыть несколько часов в городе Чите. Комиссар эскадрильи Жердева Матвеев дал нам список с перечнем всего, что нужно было купить для его летчиков. Когда я показал Грачеву этот "документ", Виктор усмехнулся и сказал:

- Да, братцы, задание тяжелое, но надо выполнить, без этого возвращаться домой нельзя. Придется вам заглянуть в Читу.

День выпал воскресный, вечером в городском парке играл духовой оркестр. Тенистые аллеи были заполнены отдыхающими людьми. На танцплощадке парочки мерно покачивались в ритме модного в то время танго "Утомленное солнце". Нам все здесь так нравилось: нравилось, как танцуют, нравился духовой оркестр, интересно было смотреть даже на то, как мальчишки облизывают мороженое.

Но и несколько часов пребывания в Чите прошли как сон, а утром под крылом самолета снова плыли теперь - уже знакомые степи, вал Чингисхана и серебристая река Керулен.

С нами в Монголию летел еще один товарищ, летчик-испытатель Алексей Давыдов. Он должен был облетать после сборки каждый самолет, но на это ушло бы слишком много времени. Мы сами облетали все машины и предложили испытателю вернуться в Москву. Но Давыдов категорически отказался, у него были свои планы, которые он пока что держал в секрете.

Виктор Грачев привез на своем "Дугласе" заводскую техническую команду для оказания помощи при освоении новой

материальной части, и это оказалось очень кстати. У самолетов И-153 нами был выявлен серьезный производственный дефект нарушение синхронности работы пулеметов. Двое суток, днем и ночью, техники под руководством инженера Карева приводили в порядок систему управления пулеметами.

Наконец все было отлажено, и можно было начать испытание новых самолетов уже в боевых условиях. Но неожиданно для нас комкор Смушкевич дал строгое указание - до особого распоряжения на самолетах И-153 государственную границу не пересекать. Мы почувствовали, что сам Смушкевич в душе не одобряет этого решения, но ничего не поделаешь - оно пришло из Москвы! Видимо, там беспокоились, как бы новый самолет не попал в руки японцев. Приказ есть приказано все-таки нам неприятно было находиться среди остальных летчиков в положении "привилегированных", тем более что после боев за Баин-Цаган наша авиация устремилась на подавление противника и сражалась над его территорией.

Когда комиссар Матвеев услышал, что мы пока будем летать только над Монголией, он даже присвистнул от удивления:

- Вот оно что, а мы-то думали - дадим вместе с вами перцу...

Николаев прервал его:

- Ничего, комиссар, вы поджимайте японцев в нашу сторону, и все будет в порядке.

Саша Матвеев со зла даже швырнул недокуренную папиросу:

- Я тебе кто - егерь или загонщик? Валяй со своей тактикой в лес, кабанов стрелять!

Только Сергей Грицевец, командир нашей группы, был спокоен и в самом накале беседы сказал:

- Ничего, ребята, не волнуйтесь, завтра в бою разберемся с этим вопросом.

После провала своего наступления в Баин-Цагане японцы пополнили потери и, перегруппировав части, решили отбросить монголо-советские войска с плацдарма на восточном берегу Халхин-Гола. Основная тяжесть боев пришлась на 149-й стрелковый полк, который закрепился на одной из безымянных сопок. Несколько дней бои шли в расположении этого полка. Бойцы удержали сопку, но потеряли своего командира. Майору Ремизову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, а сопка эта и поныне носит его имя.

В эти дни состоялся наш первый вылет к линии фронта на самолетах И-153 ("Чайка"). Машина была очень маневренной, с убирающимися шасси, высотный двухступенчатый мотор обеспечивал быстрый набор высоты, а четыре скорострельных пулемета ШКАС, стрелявших через воздушный винт, были

мощным оружием.

Смушкевич дал разрешение на первый пробный вылет. Решено было вылететь не всей группой, а одной девяткой. Грицевец шел ведущим, я и Коробков пристроились к нему. Два других звена возглавили Николай Викторов и Александр Николаев, за ними летели Орлов, Писанко, Смоляков и Акулов.

До линии фронта мы успели набрать три тысячи метров. На горе Хамар-Даба лежало белое стреловидное полотнище, указывавшее направление, где в воздухе был замечен противник. Грицевец развернул девятку по курсу вдоль границы. В районе озера Узур-Нур появилась группа японских самолетов И-97. Они заметили нас на большом расстоянии и сразу пошли на сближение.

Мы были уверены, что японцы приняли "Чайки" за самолеты И-15-бис, устаревшей конструкции, с которыми противник охотно вступал в бой и одерживал победы. Спутать эти самолеты в воздухе было немудрено. Тот и другой относились к типу бипланов, только у "Чайки" убирались шасси, но издали эту деталь трудно заметить.

Грицевец развернул эскадрилью назад, на монгольскую территорию. Мы недоумевали. Неужели он решил не принимать боя? Но, оказалось, это был ложный маневр, который только еще больше ввел в заблуждение противника. Когда между нами и японцами осталось не больше двух километров, Сергей подал команду "К бою!".

Первая атака произошла на встречных курсах. Только теперь японцы поняли, что допустили ошибку, но поздно! За несколько минут они потеряли четыре самолета и бросились наутек.

Вот тут-то нам стало страшно обидно - преследовать нельзя, под нами государственная граница! Виктор все-таки перемахнул ее, дал вдогонку несколько очередей, но опомнился и быстро вернулся обратно.

Правда, преследование все-таки состоялось. Комиссар Матвеев успел вывести к озеру Узур-Нур два звена самолетов И-16 и погнался за японцами.

Спустя несколько дней японская газета "Иомиури", публикуя сводку событий у Халхин-Гола, отметила, что у "красных" появился новый тип истребителей. Нашу "Чайку" они назвали самолетом И-17. Информаторы из штаба Квантунской армии и на сей раз не обошлись без традиционной для них лжи: они сообщили, что доблестные японские летчики при первой же встрече сбили одиннадцать новых советских самолетов. Нас же было всего девять, и все мы вернулись на свой аэродром.

Впрочем, мы уже ничему не удивлялись. Приведу в связи с

этим один факт, забежав на несколько недель вперед. В августовские дни, когда наша авиация, бесспорно, господствовала в воздухе, из одного воздушного боя не вернулся Григорий Кравченко. Из нашего штаба начались телефонные звонки по всем двадцати восьми аэродромным точкам с одним и тем же вопросом: не произвел ли посадку Кравченко? Но его нигде не было. Запросы шли и шли до позднего часа. Трудно было представить себе, что Григорий сбит в воздушном бою. Не хотелось верить в это и потому, что Кравченко имел большой боевой опыт, и потому, что он уже не раз выходил из самых трудных положений. 29 апреля 1938 года многие уже считали, что он погиб в воздушном бою в районе Ханькоу, а оказалось, что Григорий благополучно приземлился на своем подбитом самолете на маленьком песчаном островке на реке Янцзы. Хотелось верить, что и сейчас все обойдется благополучно.

Прошла ночь. Утром с переднего края противника заговорили громкоговорители: советский летчик Кравченко добровольно перелетел к японцам и призывает всех последовать его примеру! Передачи шли на чистом русском языке, видимо, их вели белогвардейцы. В полдень японские самолеты сбросили листовки, в которых снова говорилось о добровольном перелете Кравченко.

Мы, его близкие друзья, тяжело переживали потерю старого товарища, перебирали все варианты и каждый раз приходили к одному и тому же, наиболее вероятному выводу: видимо, Григорий был сбит, опознан японцами, а дальше все шло логично - противник, пользуясь методом ложной информации, пытается деморализовать красноармейцев на переднем крае.

Непонятным оставалось одно: как могло случиться, что никто не видел, где и при каких обстоятельствах сбит Кравченко. Только один летчик утверждал, что он видел, как Кравченко резко пошел в набор высоты, преследуя двухмоторный японский бомбардировщик, но это было над монгольской территорией.

На поиск один за другим вылетали самолеты-разведчики и каждый раз возвращались без результата. И вдруг на третьи сутки Прянишников сообщил по телефону:

- Вернулся!

На рассвете еле державшийся на ногах Кравченко кое-как добрел до одного из аэродромов. Оказывается, в день своего исчезновения он действительно увязался за японским двухмоторным самолетом, почти нагнал его, но, израсходовав горючее, вынужден был произвести посадку далеко в степи.

Днем, в сорокадвухградусную жару, под палящим солнцем и без капли воды, идти было невозможно, Кравченко отдыхал. Ночью наступала прохлада, и он шел.

Осталось выяснить, каким же образом японцы узнали об исчезновении Кравченко. Очевидно, им где-то удалось подключиться к телефонным проводам, связывающим аэродромные точки со штабом. Никак иначе они не могли бы узнать, что Кравченко не вернулся на аэродром.

В последних числах июля на земле наступило затишье. Передний край обороны противника обозначался по южному краю Больших песков, по скатам высоты Зеленая и сопки Песчаная, затем пересекал речку Хайластын-Гол и уходил на север.

К этому времени японцы сосредоточили в районе боевых действий четыреста пятьдесят самолетов. Наш авиационный парк располагал не меньшим количеством боевых машин. Воздушные бои продолжались с неослабевающим напряжением.

Сергей Грицевец добился у командования разрешения принимать участие в боях на "Чайках" не только над монгольской территорией, но и за ее пределами. Новый самолет И-153 оказался неплохой машиной, особенно во взаимодействии с самолетами И-16. Грицевец сумел сплотить нашу летавшую на "Чайках" группу, как я уже говорил, состоящую из опытных бойцов. Старшие лейтенанты, капитаны и майоры летали в ней в качестве рядовых летчиков. И хотя каждый из них мог быть ведущим, никаких недоразумений не возникало. Всех объединяла боевая дружба.

Грицевец всем нам очень нравился. Предельно откровенный, всегда с открытой душой, он умел поддержать и подбодрить любого человека в трудную для него минуту. Когда Николай Герасимов брал в руки баян, Грицевец любил ему подпевать.

Отличительной чертой его характера была смелость, сочетавшаяся с мгновенной находчивостью. Всех нас без исключения поразил его беспримерный поступок, когда в одном из воздушных боев Грицевец под огнем приземлился у противника на прифронтовой полосе и чудом вывез оттуда спустившегося на парашюте командира полка майора Забалуева. Не буду касаться разных деталей этого случая, о нем в свое время много писали, но что побудило Сергея Грицевца пойти почти на верную гибель? Слава? Нет. Он имел ее. За подвиги в Испании он уже был удостоен звания Героя Советского Союза - высшей награды Родины. Принять благородное, но крайне рискованное решение его побудила боевая дружба, только она одна!

Как-то в перерыве между вылетами я услышал от Сергея совершенно неожиданную оценку событий на Халхин-Голе. Он сказал, что эта война идет в очень благоприятных условиях и его как бойца вполне устраивает. Такое на первый взгляд странное

рассуждение о войне озадачило меня, но Грицевец объяснил:

- А ты вспомни Испанию! Там рушились города, горели деревни, гибли дети и женщины, а здесь, в Монголии? Мирное население из зоны боев давно откочевало. Здесь гибнут только те, кто сражается на земле и в воздухе. Пусть уж будет лучше так!..

Грицевец любил людей и делал для них все, что было в его силах. Не помню сейчас, кто мне это рассказывал. В Испании Сергей вынес из пылающего дома после бомбежки двух детей. А теперь здесь, в Монголии, выхватил из объятий смерти товарища. Кстати, в этом же воздушном бою участвовали многие летчики, не менее опытные и смелые, чем он, но из всех решился на этот подвиг именно Сергей Грицевец, не думая и не догадываясь, что станет за него первым в стране дважды Героем Советского Союза.

В тот раз, когда Сергей делился со мной своими мыслями о войне, к нам подошел летчик-испытатель Александр Давыдов. Он с первого дня пребывания в Монголии все ходил за нами по пятам с просьбой, чтобы ему разрешили летать на боевые задания. Шел на все уловки, обещал по возвращении из Монголии выставить всем нам шикарный ужин в Москве!

Наконец Грицевец добился разрешения. Но в первом же бою Давыдов чуть не стал жертвой японцев. Испытывать самолеты - это одно дело, а воевать - другое. Хорошо, что в критический момент рядом с ним оказались Викторов, Смоляков и Михаил Акулов. Они выручили Давыдова, а он с бесчисленным количеством пробоин, но с сияющей улыбкой летел обратно как победитель в нашем общем строю. А потом все пришло в норму. Алеша обтерся и стал отличным воздушным бойцом.

В первых числах августа несколько дней подряд стояла страшная жара, хорошо хоть в это время появились небольшие перерывы в бесконечных воздушных боях. Я уже говорил, что наша одежда от пота и солнца быстро пришла в негодность. Кое-кто пытался постирать гимнастерку в ближайшем болоте, но в этих солончаках даже мыло не мылилось. Резервное обмундирование и белье были только в полевом госпитале, и то в небольшом количестве. Мы попросили разрешения у Смушкевича для тех из нас, кто особенно обносился, временно надеть штатскую одежду. В городе, в небольшом магазинчике, можно было купить рубашку и брюки. Смушкевич разрешил.

Сейчас читающим эти строки такие подробности покажутся почти невероятными, но в те дни столько всего нужно было фронту! И снаряды, и бомбы, и бензин, и смазочные материалы приходилось доставлять чуть не за тысячу километров. Тут уж не до запасного обмундирования!

И вот многие из нашей группы ходят в штатских рубашках.

Комиссар Матвеев, глядя на это, начинал разговоры с нами не иначе как: "Товарищ аристократ, соблаговолите разрешить обратиться к вам?"

А через два дня на наш аэродром нагрянул сам начальник Политуправления Красной Армии товарищ Мехлис. Накануне мы отправили Грицевца в Читу, в госпиталь на консультацию. Докладывал Мехлису о боеготовности группы я, и в душе меня разбирал страх. Мне казалось, что в этот момент, глядя на мою внешность, Мехлис, наверное, думал: "Неужели пришел конец, всей политработе в Красной Армии?"

Однако, разобравшись, в чем дело, Мехлис отдал распоряжение немедленно послать в Читу транспортный самолет за обмундированием и душевой установкой, а спустя несколько дней мы надели добротные красноармейские гимнастерки и брюки с наколенниками.

На последние числа августа 1939 года японское командование планировало "генеральное наступление". В район боевых действий перебрасывались все новые части и соединения Квантунской армии, возводилась система укреплений на восточном берегу Халхин-Гола. На 6-ю армию возлагалась задача уничтожения советско-монгольских войск.

Но к тому времени наше войско кое-что значило. Слава богу, как я узнал позже, в нем насчитывалось около 57 тысяч человек, 498 танков, 385 бронемашин, 542 орудия и миномета, 2255 пулеметов, 515 боевых самолетов. Все это было собрано не для бездействия. В строжайшей тайне готовилась операция, согласно которой нашим войскам предстояло сковать японцев с фронта, а двусторонним ударом по флангам окружить и уничтожить противника между государственной границей и рекой Халхин-Гол. До артиллерийской подготовки нашей авиации планировалось нанести по боевому расположению противника одновременный удар скоростными бомбардировщиками, а перед началом атаки произвести повторный налет - по артиллерии и скоплению войск. Истребителям следовало прикрывать действия бомбардировщиков, наземные войска, вести разведку и быть в готовности к удару по подходящим резервам противника.

И вот 20 августа, воскресенье. На четыре дня мы упредили японцев - наша 1-я армейская группа перешла в общее наступление по всему фронту.

На рассвете более двухсот бомбардировщиков СБ начали методично обрабатывать передний край противника. Японские зенитные батареи были успешно подавлены нашей артиллерией. В повторном вылете бомбардировщиков приняли участие истребители, организовав плотное прикрытие. Часть СБ на сей

раз бомбила не только войска противника, но и основные вражеские аэродромы. И все-таки японцам удалось поднять в воздух большую часть своих истребителей. Воздушные бои завязались одновременно в нескольких местах. Преимущество оказалось на нашей стороне, но непредвиденная опасность стерегла нас на собственных аэродромах.

Перед вылетом рано утром с Хингана потянул холодный влажный воздух. У земли появилась белесая дымка, а когда мы взлетели и взяли курс на Хамар-Дабу, я оглянулся и невольно вздрогнул. Вслед за нами шел огромный белый вал. Солнце мгновенно превратило влажный воздух в сплошной туман. В этот раз я вел на фронт две девятки "Чаек" и, пожалуй, первый раз в жизни думал не о том, как сложится бой, а о том, какие пространства будут прикрыты этим туманом и где нам придется садиться после возвращения с боевого задания. Наши бомбардировщики отбомбились и ушли на свои базы, а мы еще вынуждены были продолжать бой с японскими истребителями. Оставалось одно: быстрее оторваться и уходить на свою территорию. Это удалось сделать, но туман уже подходил к берегам Халхин-Гола. Мы взяли курс на свой аэродром. Ни впереди, ни слева, ни справа - ни одного открытого клочка земли. Кругом сплошное белое море до высоты двухсот метров.

Чего я только не передумал за эти страшные минуты!.. Ведущий отвечает за своих ведомых до самой посадки. В таком положении оказались не только мы на "Чайках". Домой возвращалось еще несколько десятков самолетов И-16, у которых аэродромы тоже были закрыты туманом.

До нашей посадочной точки оставалось, по расчету времени, несколько минут полета, а впереди - никаких проблесков. Надо садиться. Но как? В то время над проблемой слепой посадки ломали голову лучшие авиационные теоретики, но никто еще не мог разрешить эту задачу.

Даю команду разомкнуть строй самолетов по фронту и производить посадку прямо перед собой. С тяжелым предчувствием наблюдаю, как самолеты, уходя на посадку, один за другим тонут в тумане. Из головы не выходит мысль, что в эти минуты кому-то суждено погибнуть, разбившись о землю, так и не увидев ее.

Сбавляю обороты мотора, перевожу самолет на самый пологий угол планирования и ухожу в белую бездну. Верю: если увижу землю хотя бы в трех, четырех метрах от себя, сумею посадить машину. Ужасно долго тянутся секунды. Земля! Короткое движение ручкой управления - и я приземлился. По лицу течет холодный пот.

Самолет остановился. Рулить некуда. Несколько минут я сидел без движения, не зная, что делать. Мотор работал на малых оборотах. Вдруг в тумане появились два желтых пятна. Оказалось, это зажженные фары. Кто-то подъехал на полуторке и окликнул:

- Кто в самолете?

Я ответил.

- Рулите, товарищ командир, за мной, вы в ста метрах от стоянки.

А через десять - пятнадцать минут туман как по волшебству исчез, ушел в направлении Халхин-Гола, и брызнули лучи солнца так, словно ничего и не было.

Все "Чайки", кроме одной, целые, стояли в разных местах в районе аэродрома. Даже не верилось глазам!

Не хватало одного самолета. Не вернулся летчик Михаил Акулов. Предположения были мрачные. Особенно переживал Николай Викторов. Он называл Акулова "землячок", потому что до Монголии служил вместе с ним в авиабригаде.

Прошло уже два часа после посадки. На наши телефонные звонки с других точек отвечали: "Акулова нет". И вдруг кто-то крикнул:

- "Чайка" летит!

Действительно, прямо на аэродром летел самолет. Наша "Чайка"! Миша Акулов сел и зарулил на свою стоянку.

Наряду с трагическими происшествиями в авиации бывают и анекдотические случаи, которые летчики потом вспоминают годами. Только что все переживали исчезновение товарища, разговоры шли почти "за упокой", но, когда Миша Акулов рассказал, как все произошло, мы не могли удержаться от смеха.

Акулов пошел на вынужденную раньше нас. Приземлился благополучно, но в конце пробега одно колесо попало в нору тарбагана. Самолет встал на нос. Когда туман прошел, Акулов увидел в ста метрах от себя грузовик с монгольскими цириками. Они тоже остановились, потеряв в тумане ориентировку. Акулов объяснил цирикам жестами, что самолет надо поставить в нормальное положение. Это было сделано за несколько минут, но взлететь оказалось невозможно: консоли воздушного винта от соприкосновения с землей немного изогнулись.

В мирное время это происшествие повлекло бы за собой замену винта и тщательную проверку мотора, но, зная о том, что на аэродроме ждут и переживают, Акулов решил упростить процесс ремонта. В машине у цириков нашлась кувалда, с помощью ее Миша выпрямил консоли винта, взлетел и благополучно вернулся..

К вечеру того же дня к нам прилетел Николай Герасимов.

Некоторое время для пользы общего дела он был прикомандирован к полку майора Забалуева, все время находился там, передавал опыт молодым летчикам, а иногда заглядывал к нам. В нашей группе у него было много друзей. Вместе с Грицевцом, Коробковым, Смоляковым он сражался в Испании, там же стал Героем Советского Союза.

Моя большая дружба с Герасимовым началась после одного очень тяжелого воздушного боя, в котором нам пришлось быть вместе. Пожалуй, тот бой был самым необычным из всех в моей практике.

...Первыми заметили противника мой однофамилец Андрей Смирнов и Смоляков, но в бой нам вступать было невыгодно - самураи имели небольшое преимущество в высоте. Мы готовились к отражению атаки, однако и японцы не спешили с ней, а продолжали набирать высоту. То же самое пришлось делать нам. Так началось своеобразное соревнование, кто раньше займет исходное положение для начала атаки.

Наконец нам удалось поравняться с самураями. Шесть с половиной тысяч метров по прибору плюс семьсот метров превышения над уровнем моря - итого семь тысяч двести! На такой высоте до этого не было ни одного воздушного боя. Кислородное голодание уже несколько минут давало себя знать. Появилось легкое головокружение, от минусовой температуры застыло все тело, разреженность воздуха заметно ограничила маневренность самолета. Нельзя было терять ни одной секунды.

Первая атака получилась удачной. Кому-то из наших удалось дать хорошую прицельную очередь. Японский самолет загорелся, летчик был вынужден воспользоваться парашютом, и тут же к его раскрытому куполу устремились два других самурая. Кажется, потерпевший был их командиром. Это обстоятельство сразу облегчило нашу задачу, к тому же Герасимов вскоре сбил еще одного, но сам вдруг стал проваливаться вниз. Меня это обеспокоило. Не тот человек Николай, чтобы без причин уходить из боя, а его "Чайка" продолжала спиралью терять высоту. Я поспешил пристроиться к нему вплотную. Герасимов сидел в кабине как-то неуклюже, его голова склонилась набок. Неужели ранен? Хотелось крикнуть, может быть, очнется, но разве услышит! И тут неожиданно пришла мысль: ведь выстрелы хорошо слышны даже при работающем моторе. Я подстроился еще ближе и дал длинную очередь из всех четырех пулеметов. Николай поднял голову и вывел самолет в нормальное положение.

Я смотрел на Герасимова, все еще не понимая, что произошло, и ждал, что он будет делать дальше. Николай

осмотрелся в надежде увидеть остальных товарищей, но возвращаться к месту боя не было смысла, мы потеряли слишком много высоты.

На пути к аэродрому в спокойной обстановке причина происшествия стала понемногу проясняться. Николай чувствовал себя бодро, даже улыбнулся. Просто сказалось кислородное голодание, в результате чего произошла временная потеря сознания.

Герасимов произвел посадку первым. Прислонившись к фюзеляжу самолета, он медленно расчесывал волосы, держа в другой руке маленькое зеркальце, а когда я подошел к нему, он, не глядя на меня, вдруг произнес слова, которые я не ожидал услышать:

- Что же, дружище, не помогал мне в трудные минуты?

- Что мог, то сделал, - ответил я, стараясь сдержать обиду.

Герасимов быстро оглянулся в мою сторону и протянул мне круглое зеркальце.

- Извини, пожалуйста, я обращался не к тебе, а к моему второму пилоту.

На обратной стороне зеркала была наклеена фотография улыбающегося мальчугана.

- Сын, - пояснил Герасимов. - В Испании и здесь летаем вместе.

Положив зеркало в нагрудный карман гимнастерки, Николай обнял меня и задумчиво сказал:

- Спасибо. Я услышал твои пулеметы...

Спустя много лет на встрече ветеранов-летчиков в Военно-воздушной академии ко мне подошел старший лейтенант. Он назвал меня по имени и отчеству и передал привет от своей матери. Я, конечно, не узнал в этом статном молодом летчике того самого мальчугана, фотографию которого видел в Монголии. Николая Герасимова уже не было в живых, но его желание исполнилось: сын стал летать самостоятельно и, кажется, тоже не расставался в полетах с фотографией отца.

22 августа подвижные силы наших наземных войск прорвались в район озера Узур-Нур. При поддержке бомбардировщиков и истребителей танкисты с ходу атаковали японские склады с бензином и боеприпасами. К небу поднялись огромные столбы черного дыма.

Нашим успехам в Монголии сопутствовали хорошие вести с Родины. Я говорю хорошие, потому что в то время нам, летчикам, трудно было разобраться в том, что заключенный 23 августа с Германией пакт о ненападении был всего лишь лицемерным ходом Гитлера. Однако уже в первых числах сентября фашистское

нападение на Польшу поколебало у многих из нас возникшую было веру в спокойное положение на наших западных границах. Невольно приходила мысль: может быть, между Германией и Японией существует тайный договор? Почему почти совпали война, начатая немцами там, на Западе, и конфликт, затеянный японцами здесь, на Востоке?

Тем временем разработанный комкором Жуковым план разгрома японских оккупантов проводился в жизнь точно по календарю. 23 августа советско-монгольские войска замкнули кольцо окружения, и начался разгром противника. Только за первые три дня нашего наступления японцы потеряли в воздушных боях семьдесят четыре самолета.

В эти дни в полку у Григория Кравченко пропал без вести летчик-испытатель, а здесь, на Халхин-Голе, - истребитель Алексей Филиппович Тамара. Погиб мой самый близкий товарищ Виктор Рахов.

С командного пункта на Хамар-Дабе увидели, как на небольшой высоте самолет И-16 перелетел Халхин-Гол и сразу пошел на вынужденную. Полковник Лакеев тут же поехал на эмке к самолету. В кабине И-16, в полубессознательном состоянии сидел тяжело раненный Рахов. Лакеев немедленно отправил его в госпиталь. Операция не помогла. Наутро Виктор Рахов скончался, Погиб он от случайной пули. Не было воздушного боя, не рвались зенитные снаряды, Рахов летел на малой высоте над противником, и вдруг всего лишь одна японская пуля, возможно, из солдатского карабина, пробила самолет снизу. Напрягая последние силы, Рахов все-таки сел, вырвал у смерти еще несколько часов. Думая о нем в те дни, я вспоминал городок, где мы три года вместе служили, вспоминал, как вместе участвовали в воздушных парадах над Красной площадью, сидели за одним столом в Кремлевском дворце, в Георгиевском зале, на праздничных приемах. Виктор летал виртуозно. Однажды я предложил Анатолию Серову сделать полет всей нашей пятеркой, связав самолеты между собой тонкой бечевкой. Серов приказал раньше проверить этот вариант мне и Рахову вдвоем. И мы с Виктором выполнили этот полет, не порвав в воздухе шпагат, а потом такой же полет повторили всей пятеркой.

И вот на всем этом поставила точку одна случайная пуля...

Однако сопротивление японцев было бесполезно. Наши подвижные соединения завершили окружение противника, и попытки японского командования прорвать кольцо окружения ударами подтянутых резервов успеха не имели.

А 29 августа нам уже был зачитан приказ командующего 1-й армейской группой.

"Герои Халхин-Гола! - обращался к нам пока еще не очень известный комкор Г. К. Жуков. - Вашими доблестными действиями враг полностью уничтожен. Приказ командования об окружении и разгроме захватчиков блестяще выполнен.

Товарищи бойцы, командиры, комиссары и политработники!

Вашими доблестными подвигами гордится великий советский народ. Вы вписали новые славные страницы в историю героических побед Рабоче-Крестьянской Красной Армии. История войн знает не много примеров такого блестящего выполнения плана окружения и уничтожения большой группы противника, какой осуществили вы. Части Рабоче-Крестьянской Красной Армии еще раз показали всему миру всесокрушающую силу и мощь советского оружия. Японская военщина получила новый предметный урок, который отрезвит зарвавшегося соседа...

Вечно будут славиться имена бойцов, командиров и политработников, павших в боях за дело нашей великой Родины, за коммунизм!

Командующий группой комкор Г. и у к о в

Член Военного совета дивизионный комиссар М. Никишев

Начальник штаба группы комбриг М. Богданов

8.30 29.8.39 г. Хамар-Даба".

К утру 31 августа территория МНР была полностью очищена от японских оккупантов, но воздушные дуэли продолжались. Несмотря на полный разгром наземных войск генерала Комацубары, японцы не хотели признавать за нами господство в воздухе. В последних воздушных боях мы встретились с камикадзе, летчиками-смертниками.

Я не могу подтвердить это какими-либо документами, но сам я уверен в этом, потому что не раз наблюдал атаки японцев, явно рассчитанные на столкновение самолетов в воздухе. И видел это не только я, но и многие мои товарищи. Мы стали осторожнее, а тех японцев, которые шли на таран, старались сбивать в первую очередь. И это нам удавалось.

В последних сентябрьских боях мы чуть не потеряли Александра Николаева. Вернувшись из боя, он садился последним, и вдруг там, где приземлялась его "Чайка", раздался скрежет железа и поднялось целое облако пыли. В нем на несколько секунд исчез самолет, а когда пыль рассеялась, мы увидели искореженную "Чайку", лежавшую вверх колесами. Когда мы подбежали к машине, Николаев, поцарапанный и весь в пыли уже стоял на ногах, держась за помятый руль поворота. Все обошлось хорошо. Саша даже нашел в себе силы пошутить:

- У кого есть фотоаппарат? Щелкните на память о Монголии.

Причиной аварии оказалась перебитая пулеметной очередью

стойка шасси.

В одном из воздушных боев со стороны японцев еще участвовало 120 истребителей, с нашей - 207. Японцы потеряли 20 самолетов, а всего за сентябрь - до 70. Крупная группировка Квантунской армии перестала существовать. 16 сентября японское правительство вынуждено было признать поражение своих войск, и начались переговоры о заключении мира. Командующий частями советских войск в МНР комкор Жуков пригласил человек двадцать летного состава из числа московской группы во главе со Смушкевичем к себе на командный пункт. На Хамар-Дабу мы приехали раньше намеченного времени, с расчетом посмотреть места сражений поблизости от нее. Самостоятельно бродить нам не разрешили - могли подорваться на минах. Я никогда не видел такой картины побоища - все время приходилось перешагивать через трупы. Особенно мне запомнился один убитый японский офицер, лежавший у выхода из норы, которую он вырыл себе в песчаном склоне сопки. Он лежал с зажатой в руке гранатой. Из верхнего кармана мундира на песок высыпались семейные фотографии. В песчаной стене его норы торчала масса конусообразных бумажных мундштуков от сигарет. Перед смертью офицер много курил.

Комкор Жуков пригласил нас в свой "кабинет" - довольно большое подземное помещение с надежным перекрытием, угостил вином и поблагодарил за боевую работу.

Высокое мастерство и самоотверженность во время боев над Халхин-Голом проявили советские и монгольские летчики. В схватках с японскими захватчиками Витт Федорович Скобарихин и Александр Федорович Мошин успешно применили воздушный таран. А Михаил Анисимович Ююкин направил горящий самолет на наземные цели противника. Штурманом Ююкина был Николай Францевич Гастелло. По приказу командира он тогда выпрыгнул из горящего самолета с парашютом.

Уже после Великой Отечественной войны, беседуя с прославленным маршалом и четырежды Героем Советского Союза Г. К. Жуковым, К. М. Симонов заметил, что он не видел воздушных сражений, подобных халхингольскому. Георгий Константинович ответил: "А я, думаете, видел?"

Именно на Халхин-Голе Сергей Грицевец, Яков Смушкевич и Григорий Кравченко стали нашими первыми дважды Героями Советского Союза.

Под конец встречи комкор Жуков сообщил новость: всем присутствующим через два дня надлежало убыть в Москву.

"Что бы это значило? Несмотря на поднятые японцами на земле белые флаги, вопреки всякой военной логике воздушные

бои все еще продолжались, а нас вдруг в Москву?.." Раздумьям не было конца.

"Может быть, наше правительство не верит в пакт, заключенный с фашистской Германией, может быть, опасность близка и нам нужно быть готовыми защищать свою страну там, на западе?.." Ответ на все эти вопросы пришел гораздо позже в сорок первом...

И снова в далекий путь на "дугласах". В Улан-Баторе нас встретил маршал Чойбалсан и прямо на аэродроме вручил многим из нас орден Красного Знамени Монгольской Народной Республики и подарки, а затем пригласил всех на товарищеский ужин. Запомнилось доброе расположение маршала к нам, военным летчикам. Чойбалсан живо интересовался подробностями воздушных боев, дружески шутил с пилотами. Но всему, говорят, приходит конец, и мы навсегда оставили Монголию...

Через три дня наши "дугласы" приземлились в Москве, на центральном аэродроме. Прямо здесь нам сказали, что на следующий день все прилетевшие должны явиться в Кремль.

Я думал, что там состоится совещание с участием Наркома обороны, на котором подведут итоги авиационных действий на Халхин-Голе, а после этого все мы снова приступим к исполнению своих прежних служебных обязанностей. Однако вышло по-другому.

Сталин изъявил желание поговорить с несколькими из нас в своем кабинете. Смушкевич выделил из группы шесть или семь человек: Лакеева, Кравченко, Душкина, меня, Гусева и еще одного-двух летчиков - сейчас уже не помню кого.

Когда мы вошли в кабинет, Сталин поднялся из-за стола и, выйдя нам навстречу, поздоровался с каждым. Задав несколько вопросов о боях в Монголии и о нашем самочувствии, он отдернул на стене штору, за которой висела огромная карта. Указав на дореволюционную границу России на западе, сказал, что Советское правительство приняло решение восстановить эти границы и каждому из нас придется принять участие в операции по освобождению западных областей Белоруссии и Украины, которую в ближайшие дни надлежит выполнить частям Красной Армии.

Никто из нас тогда не мог, конечно, предугадать, как сложатся события там, на польской границе, но мысль о том, что у нас при этом, может, даже начнется война с Германией, у меня, например, была. И не у меня одного. Мы потом делились друг с другом своими мыслями.

После беседы Сталин пригласил всех прибывших из

Монголии на ужин в Кремлевский дворец, в Грановитую палату.

И когда на следующий день я улетел на запад, мне невольно вспомнились последние слова, сказанные им на прощание: "Прошу передать вашим матерям и женам мое извинение за то, что приходится посылать вас из огня да в полымя..."

Из огня да в полымя

Та памятная московская ночь была тихая и безоблачная. Десятки прожекторов рассекали пространство, образуя причудливую световую сеть. Иногда прожекторные лучи выхватывали из темноты аэростаты заграждения, на мгновение замирали и снова приходили в движение, продолжая поиск самолетов противника.

Домой я приехал перед объявлением воздушной тревоги и, когда завыли сирены, отправил жену и дочь в подвальное помещение, служившее теперь бомбоубежищем. С балкона моей квартиры по проезду Серова взору хорошо открывался северо-западный сектор Москвы. Фасадная часть нашего дома выходила в сторону Кремлевской площади, но высокие здания по улице Куйбышева закрывали ее, и там различить можно было только верхнюю часть купола да шпиль Кремлевского дворца. Со стороны же площади Ногина и правее ее еле виднелись смутные очертания Замоскворецкого района.

Но вот почти одновременно в нескольких местах над Москвой вспыхнули осветительные ракеты и повисли в воздухе на маленьких парашютиках. Прожекторные лучи тут же зарыскали по небу, однако попусту - вражеских самолетов обнаружить не удалось. К Москве прорвались лишь одиночки, основная масса фашистских бомбардировщиков была перехвачена летчиками нашей противовоздушной обороны на подступах к столице. И все же с юго-западной окраины доносились глухие взрывы бомб. Возникло несколько очагов пожара. Наконец прожектористам удалось поймать один бомбардировщик. Заработали зенитные орудия. Самолет летел на большой высоте, так что скорость его почти не воспринималась глазом. Казалось, что все лучи прожекторов и этот бомбардировщик прилипли к небу. Так повторялось несколько раз, когда наши прожекторы захватывали очередной самолет.

На мой взгляд, ничего особенного не происходило. Только периодические залпы зенитных орудий да несколько едва заметных пожаров напоминали о том, что война уже идет у порога твоего дома. В такие минуты я особенно остро ощущал внутреннюю тревогу и обиду за свою вынужденную пассивность. Видимо, это состояние свойственно каждому военному человеку, которому уже довелось повоевать. А радовало меня тогда одно, а

именно то, что первый воздушный налет немцев - 22 июля - прошел впустую...

Наблюдая за тревожным небом столицы, мне невольно вспомнились события 1939 года у границ нашей Родины. Красная Армия приступила к своей исторической миссии - освобождению западных областей Украины и Белоруссии, отторгнутых у России в годы гражданской войны. И вот во второй половине сентября 12-я конармия под командованием И. В. Тюленева вышла к берегам реки Стрый в районе Черткова. На противоположном берегу реки уже находились передовые части гитлеровских войск. Они перешли границу Польши и оказались лицом к лицу с частями Красной Армии.

И. В. Тюленев получил распоряжение довести до сведения немецкого командования о нарушении ими демаркационной линии расположения войск. Этот вопрос был первостепенной важности, и не случайно командарм решил лично войти в контакт с немецким командованием.

Я в те дни находился при штабе армии в качестве представителя оперативной группы ВВС, прибывшей из Москвы во главе с комкором Я. В. Смушкевичем. Примерно за час до отъезда к немцам Иван Владимирович Тюленев сказал мне, чтобы я был готов для участия в том мероприятии. На мой вопрос, что следует подготовить, командарм ответил:

- Ничего, кроме своего внешнего вида.

...Ехали молча. Рядом со мной расположился переводчик - капитан бронетанковых войск. Тюленев просматривал какой-то документ и карту. А я сидел в полном неведении.

На середине моста через реку Стрый нашу эмку взяли под конвой гитлеровские мотоциклисты. Остановились у приземистого кирпичного дома на окраине местечка Турка. В просторной комнате нас встретили три офицера, одна поза которых говорила о том, что никакой доброжелательности с их стороны не следует ждать. Они стояли, широко растопырив ноги, руки - за спину и нагло, высокомерно улыбались.

Мне уже приходилось видеть немецких вояк. Недалеко от Мадрида в 1937 году пленные гитлеровские летчики вели себя перед республиканцами, прямо скажем, скромнее. А эти - вылощенные, напомаженные, еще не видевшие настоящих боев, откровенно бросали нам вызов.

Прошло несколько минут напряженного молчания. Затем Тюленев четко произнес:

- Мне нужно видеть вашего командующего.

Один из трех офицеров, не меняя позы, ответил, что командующего нет придет его заместитель. Тут дверь из соседней

комнаты распахнулась, и, словно только и ждал этих слов, перед нами предстал полковник. Помню, пока шел разговор между командармом и тем полковником, гитлеровцы бесцеремонно разглядывали нас.

Закончив свою миссию, Тюленев передал немцам письменное подтверждение заявления, в котором им предлагалось отойти за реку Сан, на прежнюю демаркационную линию.

Не случайно мне вспомнилась та встреча с немцами. Никто не мог сказать в то время, начнется ли война между Советским Союзом и Германией, когда на западной границе вертятся вооруженные силы двух противостоящих армий. Это обстоятельство заставляло нас быть готовыми ко всяким неожиданностям, тем более что передовые части 14-й немецкой армии форсировали реку Сан, нарушили границу Украины и заняли часть ее территории. В связи с этим развернулись в боевые порядки и части армии Тюленева. На аэродромах дежурные эскадрильи находились в готовности номер один. Мне думается, начнись война в те дни, не стала бы она столь трагической для нас, как в сорок первом.

...Отбоя воздушной тревоги еще не было, однако я поспешил вернуться в штаб ВВС. Запомнилось: на улицах ни души, ни одной машины - пустынно и тихо. Решил ехать кратчайшим путем - через площадь Ногина, затем по набережной реки Москвы. На пути несколько раз мигнул красный огонек - это дежурный патруль проверял документы и пропуск на право проезда по городу во время воздушной тревоги.

Когда приехал, многие сотрудники штаба находились еще в бомбоубежище, и только дежурные были на своих местах. Как только закончилась тревога, меня обступили мои товарищи по работе, летчики-инспектора:

- Как там, в центре Москвы?..

- Все благополучно?

- Больших повреждений нет?

Почему-то все думали, раз я был чуть ли не у самого Кремля, значит, все видел, что происходило, и все должен знать о налете гитлеровцев. Разговор об этом продолжался до утра. Вскоре навели справки о результатах налета. Выяснилось, что основная масса фашистских самолетов была рассеяна нашими ночными истребителями ПВО и зенитной артиллерией. Наши летчики уничтожили много бомбардировщиков противника, точное число которых пока еще не было установлено, но подтверждения поступали.

С первых дней войны управление боевой подготовки, в котором я выполнял обязанности летчика-инспектора, перешло

на круглосуточную работу. Все офицеры разместились в просторном общежитии, организованном при управлении, и только вольнонаемный состав мог в конце дня уходить к месту своего жительства.

Начальником управления боевой подготовки, формирования и укомплектования ВВС был генерал Александр Алексеевич Никитин, его первым заместителем генерал Александр Федорович Волков. Группа инспекторов состояла из летчиков, отлично владевших техникой пилотирования на всех типах самолетов. Но не ошибусь, сказав, что наш небольшой коллектив можно было считать и образцом войскового товарищества. Всех сплотила летная работа. Среди нас с некоторых пор не летал только один пилот, но это обстоятельство никому не давало права в чем-то упрекнуть его.

Леонид Данилович Русак. Раньше всех нас познал он, что такое война. Еще в 1937 году в Испании в разгаре одной из операций завязался напряженный воздушный бой. Республиканские летчики сумели выиграть его. Среди испанских патриотов был и Леонид Русак. В том бою он вдруг почувствовал резкий толчок отлетела лопасть воздушного винта, затем отвалился мотор. Самолет перешел в падение, стал неуправляемым. Оставалась одна надежда - парашют. С большим трудом Русак выбросился из кабины, но высоты осталось очень мало. Купол парашюта раскрылся полностью в момент приземления...

Приземлился он на нейтральной полосе. Отсекая фашистов пулеметным огнем, республиканские бойцы спасли летчика от плена и смерти. А потом долгие дни лечили Русака в валенсийском госпитале, но летать врачи ему больше не разрешили.

Работа летчиков-инспекторов, можно сказать, была однообразной. Большинство времени мы находились на аэродромах, где базировались запасные авиабригады и полки, в которых формировались авиачасти, доукомплектовывались уже повоевавшие полки, проходили тренировку молодые летчики, еще не имевшие опыта. Мы проверяли технику пилотирования у руководящего состава вновь сформированных частей. Когда оставалось время, тренировали молодых летчиков вести воздушный бой. Заканчивая работу в одной бригаде, мы подводили итоги и улетали в другое место. Самым приятным итогом были сообщения с фронтов о включении в боевую работу тех полков, которые готовились в запасных бригадах с нашим участием.

Приближалась осень. Налеты гитлеровской авиации на

Москву участились. Иногда воздушная тревога объявлялась по нескольку раз в сутки, однако противник встречал мощный заслон противовоздушной обороны. Уже после первого ночного налета на Манежной площади на обозрение москвичей было выставлено несколько сбитых бомбардировщиков.

Запомнилось, как жители города реагировали на гитлеровские налеты. В первые дни почти все бежали в метрополитен, в ближайшие бомбоубежища, потом привыкли к голосу диктора Левитана и уже не торопились в укрытия, а многие вовсе не покидали свои жилища, считая воздушные тревоги профилактическими мерами. Всех тревожило другое - территориальная близость врага. Те, кто жил на западных и северо-западных окраинах Москвы, днем и ночью слышали глухие раскаты артиллерийской стрельбы, а мы, летчики, все больше ощущали острую недостачу аэродромов.

В начале октября некоторые авиачасти производили боевые вылеты с центрального аэродрома имени М. В. Фрунзе и Тушинского, до войны принадлежавшего осоавиахимовскому аэроклубу.

В конце октября штаб ВВС эвакуировался в Куйбышев. В Москве осталась небольшая оперативная группа во главе с генерал-лейтенантом авиации А. А. Никитиным. Александр Алексеевич сохранился в памяти многих его сослуживцев как удивительно интеллигентный человек. Он не мог повысить голос или принять недружелюбную интонацию при служебном разговоре с подчиненными, каково бы положение дел ни складывалось, а ведь волнений в те грозные дни у всех хватало.

Помню, вскоре после эвакуации штаба Никитин вызвал к себе в кабинет меня и Русака. Все в его кабинете оставалось по-прежнему, только я заметил один новый предмет - в углу комнаты появилась небольшая пирамида, а в ней четыре автомата. Мы никак не могли оторвать взгляд от этого непривычного для нас оружия. Заметив наше удивление, Никитин пояснил:

- Вот принесли для оперативной группы, так, на всякий случай, - и, улыбнувшись, спросил: - Вы когда-нибудь стреляли из автоматов?

Затем генерал перевел разговор на главное. В запасной авиабригаде, которой командовал полковник Ю. И. Шумов, подготовили для фронта истребительный авиаполк. Ранее намеченный аэродром для его посадки в районе Крюково находился под угрозой захвата противником, и самолеты пришлось принимать на Тушинском аэродроме с большим риском ввиду малой пригодности его для эксплуатации боевой техники.

- Нам так необходимы еще хотя бы два аэродрома на окраине Москвы, заметил в разговоре Никитин.

Мы переглянулись с Русаком и мгновенно поняли друг друга: надо предложить...

Дело в том, что тремя днями раньше я с Леонидом Даниловичем поехал по каким-то делам в Марфино. Когда мы выехали на широкую московскую магистраль, я высказал соображение, что если вдоль дороги убрать лишнее, то можно будет летать днем и ночью на любых самолетах. Русак согласился. И вот эту мысль мы высказали Никитину. Александр Алексеевич в первую минуту воспринял сказанное как бред, но вдруг усадил нас, задумался и вопросительно произнес:

- Ваша взлетно-посадочная полоса таким образом окажется в центре Москвы. Но вы думаете, что летать возможно?..

Словом, я получил задание не только осмотреть подходящие для боевой работы места, но все свои соображения изложить письменно с приложением необходимых чертежей и схем, да с таким расчетом, чтобы это мероприятие стало понятным даже невоенному человеку.

Весь следующий день я путешествовал по Москве в поисках возможных аэродромов. Ширина, длина некоторых улиц Садового кольца вполне соответствовали, на мой взгляд, требованиям, предъявляемым к такого рода сооружениям. В районе Земляного вала я вышел из машины в центре магистрали и мысленно приступил к своему полету. Со стороны Курского вокзала начал взлет. Прикинул, где бы самолет мог оторваться от асфальта, где бы набирал высоту. Заход на посадку предположительно мог быть через Комсомольскую площадь. Ну, а приземление и заруливание на стоянки - "вдоль по Питерской"...

Напоминаю, что тот "полет" был только плодом моего воображения, но настолько близким к реальности, что мне казалось, будто я уже ощущаю в ладони ручку управления самолетом. Что касается подготовительных работ, то сомневаться не приходилось, они могли быть выполнены без особого труда и в короткое время. Убрать столбы, провода, сгрейдировать в некоторых местах газоны - и взлетай! Разрешалась и другая проблема. В прилегающих к основной магистрали Садового кольца улицах, переулках и дворах для обеспечения боевой деятельности авиационных частей можно было разместить и отлично замаскировать все тыловое хозяйство.

Однако ничего этого делать не пришлось. 7 ноября на Красной площади состоялся традиционный парад Красной Армии, посвященный 24-й годовщине Великого Октября. Мимо Мавзолея Ленина прошли колонны войск сибиряков,

дальневосточников, волжан и с ходу направились на фронт. 5 декабря началось контрнаступление под Москвой. В результате противник вынужден был оставить занятые им рубежи в районе Истринского водохранилища, Клина. Не удержались немцы и в городе Калинине. Южнее Москвы наши войска освободили Калугу. Таким образом, у нас появилось несколько дополнительных аэродромов.

Надо сказать, идея использования Садового кольца для полетов возникла не только в нашем управлении. Много лет спустя после войны, вспоминая грозные дни обороны Москвы, мой давний друг, Михаил Нестерович Якушин, будучи заместителем командира 6-го истребительного авиакорпуса ПВО, сказал мне, что именно в те дни вариант превращения Садового кольца во взлетно-посадочные полосы командование корпуса тоже имело в виду.

Зима сорок второго - первая военная - пришла с большим снегом. Раньше, бывало, в такую погоду авиация переходила с колес на лыжи. Война перечеркнула старые порядки. Лыжи снижали скорость полета - самый существенный фактор боевого применения авиации. Но для полетов пришлось очищать взлетно-посадочные полосы от снега, укатывать снежное покрытие до необходимой плотности. На фронтовых аэродромах эта работа выполнялась значительно легче, чем в тылу. Полки располагали техникой, людьми, а в запасных авиабригадах и того, и другого было слишком мало. Как результат - участились поломки самолетов, аварии, даже катастрофы. Чтобы привести летное поле в пригодное состояние, аэродромное оборудование - разные там волокуши, катки - пришлось делать самим из подсобного материала, часто стали практиковать авралы с привлечением для работы всего летно-технического состава.

Отметила война потерей и наше управление. Заместитель начальника управления генерал-майор Александр Федорович Волков по доброте своей не смог сдержать натиска летчика-инспектора Альфонса Шиминаса и отпустил его на фронт. Мы провожали Альфонса с сожалением и радостью. Сожаление - от той привычки к человеку, которая появляется в любом коллективе, а в среде летчиков, которых объединяет тяжелый и опасный труд, особенно. А радость была естественной и искренней потому, что наш друг становился в строй фронтовиков, воздушных бойцов. И вот пришла печальная весть: капитан Альфонс Шиминас пал смертью храбрых, защищая Родину.

Гибель Шиминаса не охладила наши стремления перейти в боевые части соединения. Как-то незаметно исчез инспектор капитан Платонов. Улетел в командировку на неделю - прошло

три, а его все нет и нет. Запросили Арзамас: куда делся наш инспектор? Ответили - улетел на фронт, сопровождая один из полков. Так и прижился бы там, уже и эскадрилью сколотил хорошую и воевать начал, только вот перевод свой не оформил, как положено. Пришлось вернуться в Москву.

А фронт по-прежнему ежедневно требовал пополнения авиацией. Несмотря на то, что все авиационные заводы в стране работали круглосуточно, не останавливаясь ни на минуту, самолетов не хватало.

В один из вечеров генерал Никитин вызвал к себе своего первого заместителя Волкова, заместителя по политчасти генерала Одновола, начальника отдела бомбардировочной авиации полковника Трубникова и меня. Александр Алексеевич редко вызывал кого-либо в столь поздний час. А когда мы узнали, что нас вызывают в Наркомат внутренних дел СССР, все восприняли это сообщение с нескрываемой тревогой. Никто не мог даже приблизительно представить, зачем туда вызывают. Беспокойство возникло еще больше, когда Никитин предупредил:

- Не берите с собой никаких документов и не вызывайте свои машины. За вами приедут...

Стрелка часов перешла за двенадцать ночи, когда в двух зашторенных легковых машинах нас отправили в направлении к площади Дзержинского.

Минуя длинный коридор, мы вскоре вошли в просторный кабинет известного всем дома. За письменным столом, помню, сидел человек, просматривая какие-то документы. Не отрываясь от них и даже не взглянув на вошедших, жестом он пригласил сесть и нас. В кабинете, у противоположной стены, на широком низком диване я заметил полковника. Это был Василий Иосифович Сталин. Закинув ногу на ногу, он курил, перелистывал журнал, не обратив на нас никакого внимания. Василия я хорошо знал. Перед самой войной и в начале ее мне довелось некоторое время работать вместе с ним в летной инспекции, начальником которой он являлся.

Человек, сидевший за письменным столом, наконец оторвался от бумаг. Воспаленные глаза его смотрели на присутствующих как-то зло, не мигая. Ничего располагающего в нем не было. Он потребовал данные о количестве отправленных самолетов на фронт за последние два дня. Мы все очень волновались, и тогда генерал Никитин удивительно спокойно, словно находясь в своем кабинете, принялся докладывать по памяти требуемые сведения. В ответ неожиданно полетели упреки, выраженные в грубой форме, затем последовало требование выделить из числа присутствующих одного человека

для принятия мер к увеличению выпуска самолетов на Саратовском авиационном заводе.

Хотя наше управление, входящее в штаб ВВС, не имело никакого отношения к авиационной промышленности, возражать было бесполезно. Никитин предложил своего заместителя по политчасти генерала Одновола, но эта кандидатура тут же была отвергнута. Выбор пал на меня. Молча просверлив взглядом, человек, сидевший за столом, только спросил:

- Кто по должности?

- Старший инспектор-летчик, - ответил я.

Больше вопросов не последовало. Где-то сработала потайная кнопка. В кабинет вошел полковник и остановился у двери в ожидании указаний.

- Василию Сталину - мандат на авиационный завод в Куйбышев. Полковнику Смирнову - в Саратов, - произнес хозяин кабинета и добавил: - Все свободны!

Облегченно вздохнув, мы вышли из кабинета. На обратном пути никто не проронил ни слова. В штаб вернулись во втором часу ночи. Только здесь все окончательно успокоились, кроме меня. Нам было давно известно, что авиационные заводы работают с предельным напряжением. "Что я там исправлю? Какие меры принимать?.." - не покидала тревожная мысль. Никитин успокоил меня:

- Завтра же вылетай в Саратов, а я тем временем позвоню директору завода, введу его в курс вопроса...

Погода по маршруту полета резко ухудшилась, пришлось произвести посадку в Пензе. Переждав несколько часов, мы снова вылетели и в Саратове приземлились под вечер. Там, в штабе Приволжского военного округа, я впервые познакомился с генерал-лейтенантом авиации Владимиром Александровичем Судцом, не предполагая, что в скором времени придется с этим человеком и под его командованием пройти весь остальной путь войны до ее окончания.

Директор завода, осведомленный о целях моего визита, ввел меня в некоторые особенности работы по производству самолетов. Боевых машин можно было бы давать больше, но много причин препятствовало ровному циклу производства и, главное, недоставало квалифицированных кадров. В этом легко было убедиться, обойдя заводские цеха, в которых работали подростки, мальчишки и девчонки школьного возраста. Сначала я не понял, что это и есть рабочая сила, о которой говорил директор. Ребята сверлили, клепали, завинчивали. На заводе не было места, где бы обошлось без них. Невольно бросалась в глаза недетская напряженность, сосредоточенность. На лицах ребят

лежала печать усталости, и мне вспомнились слова человека, сидящего за столом там, в наркомате: "Выжать все, что возможно!" Нет, "выжимать" здесь, кроме преждевременно уходящего детства, было нечего.

Из затруднительного положения вышли по-другому. На заводском аэродроме скопился резерв самолетов, которые по разным причинам в разное время не смогли быть перегнанными к местам назначения. Из этого резерва рабочие и стали добавлять самолеты к каждой очередной партии машин, отправляемых на фронт.

Наши союзники, США и Англия, по договоренности с 1 октября 1941 года должны были начать для нас поставку боевых самолетов. Но эти поставки основательно запоздали, осуществлялись в малом количестве. В середине лета 1942 года союзники вынуждены были ускорить договорные поставки. Перегонять самолеты предполагалось с трех направлений - с востока через Аляску, с севера через Архангельск и с юга со стороны Ирана через Афганистан. Для осуществления приема, освоения и перегонки иностранных самолетов в центр нашей страны были организованы три группы из опытных летчиков и высококвалифицированного технического персонала. Меня назначили командиром северной группы.

И вот Архангельск. Встал вопрос: где и как строить взлетно-посадочную полосу? Два имевшихся там полевых аэродрома не отвечали необходимым требованиям. Они были островными, малыми по размерам. Прилегающая к Архангельску часть тайги, почти вся заболоченная, не подлежала дренажированию для постройки бетонированной полосы, Тогда было принято решение строить временно деревянную взлетно-посадочную полосу: шестьдесят метров в ширину и четыреста пятьдесят в длину.

Место будущего аэродрома подобрали в двадцати пяти километрах южнее Архангельска между левобережьем Северной Двины и железной дорогой, идущей на Вологду. Оно представляло собой большое открытое пространство в таежном лесу. Почва здесь была малозаболоченной и вполне позволяла надежно держать деревянный настил. Сюда подвели электролинию, железнодорожную ветку, установили четыре пилорамы - и началась работа. Все сооружения для сборки самолетов, деревянную полосу и железнодорожную ветку строили заключенные, лагерь которых находился поблизости. Руководил работой инженер-капитан саперных войск, помощниками у него были три сержанта.

С заключенными у меня с первых же дней установились добрые деловые отношения. Их прошлого я не знал, а работали

они хорошо, ко мне относились с уважением, может быть, потому, что мне целыми днями приходилось быть среди них. Во время перекуров заключенные интересовались, где приходилось воевать. Я рассказывал. Обращались ко мне все, вопреки категорическому запрету начальника охраны капитана НКВД, по-военному "товарищ полковник" - явно пренебрегая словом "гражданин". Капитану надоело осаживать своих подопечных, и он однажды недовольно обратился ко мне:

- Почему вы разрешаете этим подонкам называть себя товарищем?

Я не сразу нашел ответ, но признался:

- От слова "гражданин" в данной обстановке меня коробит.

- Понятно, - сухо возразил капитан, - но существует же порядок...

И вот однажды послышались глухой, редкий перестук колес, затем слабое пыхтение паровоза и к лагерю, точно крадучись между сосен, медленно подкатили платформы, груженные самолетными ящиками. Подошел машинист. С удивлением глядя на нас, он не понимал, чему мы радуемся. А радовались мы действительно рано. На следующий день приехала техническая команда англичан и три американских летчика-испытателя - капитаны Луис, Элисон и старший лейтенант Замке. Осмотревшись вокруг, англичане переглянулись. Ничего подобного они не могли себе представить и тем более поверить, что вот в этом комарином царстве им придется работать.

- Нельзя? - спросил я. - А смотреть, как наши города и села горят, можно?..

Засучив рукава, наши специалисты приступили к работе. Англичанам ничего не оставалось делать - они тоже принялись за дело.

Вскоре нас посетил английский уполномоченный по доставке самолетов в Советский Союз вице-маршал Кольер. Меня представил наш переводчик, и, обменявшись любезными приветствиями, я поинтересовался:

- В какой срок удастся собрать первую партию самолетов?

- Я думаю, господин полковник, - раздумчиво начал мистер Кольер, - что каждую неделю вы будете выпускать в воздух один-два самолета.

- В неделю по самолету?! Такими черепашьими темпами?.. - Едва сдерживая себя, я предложил англичанину завтра же прибыть к нам на аэродром. - Сэр, вы будете присутствовать на первом облете.

- О! Русские любят шутить, - усмехнулся Кольер и укатил.

На следующий день он, однако, появился. Как раз к этому

времени я успел сделать два полета на американском "тамагауке". Видимо, сей сюрприз пришелся вице-маршалу не по вкусу. Подойдя к английскому инженеру, он резко спросил его:

- Как это случилось?

Не знаю, почему мистер Кольер допустил оплошность, - то ли он рассчитывал, что никто из нас не знает английского языка, то ли волнение помешало ему вообще что-либо взвешивать, - но мы стали свидетелями чрезвычайно любопытного разговора. При этом особенно примечательными были даже не слова мистера Кольера, а раздраженная интонация, с которой он произносил их.

- Они не хотели дожидаться подъемных механизмов, - развел руками инженер в ответ на вопрос шефа, - это сумасшедшие люди. Они ни руках подняли фюзеляж, подвели под него крыло, водрузили самолет на деревянные козлы и по нашим чертежам начали монтаж.

- Но вы говорили русским, что так нельзя собирать самолеты? Вы обязаны были сказать, что не можете нести ответственность за качество такой сборки.

- Все это мы говорили. Но русские - упрямые люди. Они заявили, что самолеты соберут сами.

- Сами?! Американские летчики откажутся облетывать эти машины, так им и скажите! - мистер Кольер явно нервничал, даже покраснел.

- Говорил и об этом. Отвечают: "Облетаем сами".

- Ого! Так, может быть, они думают вообще обойтись без нашей помощи?

- Похоже на то... - растерянно пожал плечами инженер.

Недовольный, мистер Кольер направился к американским летчикам, прибывшим для облета машин, и о чем-то долго беседовал с ними. Один из испытателей нехотя взял парашют и направился к самолету. Минут двадцать американец гонял мотор на всех режимах, видимо, хотел найти хоть какую-нибудь недоделку благовидный предлог для того, чтобы отложить полет. Все оказалось в полной исправности. Летчику-испытателю пришлось взлететь и показать, на что способна машина. Этого момента мы ждали с нетерпением: все хорошо запомнили слова вице-маршала о "тамагауке": "Это - лучшее, что есть в Америке и Англии". Однако нам пришлось разочароваться: "тамагаук" обладал весьма малой для истребителя скоростью и еще худшей маневренностью.

"Возможно, американец совершил полет формально, не желая выкладываться, думал я. - Может быть, машина лучше, чем кажется. Я-то произвел на ней только полеты по кругу". Словно угадав мои мысли, Николай Храмов спросил:

- Командир, разрешите слетать?

Я разрешил, чтобы у нас не оставалось о самолете никаких сомнений.

Увидев, что Храмов надевает парашют, американский летчик Луис и мистер Кольер подошли к нам.

- Господин Храмов собирается в полет?

- Да.

- Но ведь "тамагаук" - самолет строгий, его надо хорошо изучить, прежде чем лететь! - взволновался Луис. - Я обучил несколько десятков английских летчиков, произошло несколько поломок и...

- Не волнуйтесь, - заметил я. - Храмов подготовился.

- Во всяком случае я снимаю с себя ответственность за неблагоприятный исход, - категорично заявил американец.

- Не беспокойтесь, господин Луис, - заметил Храмов. - Надеюсь, этот полет не будет моим последним. Через несколько минут присутствующие на старте стали свидетелями блестящего по своей виртуозности высшего пилотажа. Мистер Кольер неоднократно бросал вопросительные взгляды на американских летчиков. А у тех, прямо скажем, был вид довольно рассеянный.

Как потом выяснилось, Храмов выполнил ряд фигур, которые американские летчики на своем самолете не пытались и производить.

Но вот чем дольше продолжался полет, тем горше становилось у нас на душе: мастерство Храмова не только не стушевало недостатки машины, а еще яснее обнаружило их. Напрасно мистер Кольер так восторженно сиял. Как только Храмов приземлился и вылез из кабины, он и летчик Луис одновременно спросили:

- Ну, теперь вы убедились, что это за самолет?!

Храмов посмотрел на нас, бросил одно слово сквозь зубы и дипломатично заключил:

- У русских есть пословица: "Дареному коню в зубы не смотрят". А если этого "коня" хотят продать за хорошие деньги, то мы говорим: "Всякий цыган свою кобылу хвалит".

Мистер Кольер оглушительно расхохотался:

- Я знал, что русские любят пошутить!..

На что Храмов серьезно и строго бросил американцу:

- Нам не до шуток! У нас города горят...

На другой день к вечеру мне позвонили из штаба округа. Вызывали на переговоры с Москвой. Значит, информация вице-маршала Кольера не задержалась.

В Архангельск я вылетел на связном самолетике уже в сумерках. Приземлился на площадке Кегострова, расположенной напротив города. Осенний ветер так разбушевал Северную Двину, что маленький дежурный катер, на котором перебирались к берегу, швыряло из стороны в сторону, окатывало брызгами, и в штаб я прибыл до нитки мокрый.

Как и предполагал, на переговоры меня вызывал генерал Никитин. "Что наплел этот Кольер?.." - тревожило в ожидании разговора. Успокаивало одно неизменное спокойствие Александра Алексеевича. А он, узнав, что мы облетали уже три самолета и намерены не сбавлять темпы в дальнейшем, похвалил нас и спросил:

- Чем же недоволен шеф англичан?

Пришлось обстоятельно объяснять, что расхождения возникли в практическом подходе к процессу освоения самолетов на земле и в воздухе. Я заверил генерала Никитина в строгом соблюдении технической документации, которая обусловливала порядок сборки и монтажа всех агрегатов самолетов. Генерал все понял и пожелал дальнейшего успеха, напомнив о жестких сроках.

В ближайшее время нам предстояло обучить особенностям техники пилотирования на иностранных самолетах многих наших

летчиков. Требовалось это не для парада, а для воздушных боев с сильным противником. И первым нас понял Луис, а за ним и оба его товарища. Официальные отношения быстро перешли в дружеские, да и английские техники, глядя на наших работяг, тоже начали втягиваться в общий ритм работы. Вице-маршал Кольер больше не появлялся в лагере - видимо, понял, что его миссия ближе к дипломатии, нежели к высшему пилотажу.

За короткий срок в таежном лагере, на деревянной полосе были освоены американские самолеты "тамагаук", "китихаук", "Кертис Р-40" и английский истребитель "харрикейн". В течение двух месяцев с северного лагеря близ Архангельска в центр через промежуточный вологодский аэродром было перегнано девяносто два иностранных самолета. На совесть поработали в тех трудных условиях наши техники, авиаспециалисты под руководством инженера Лазарева и его помощников Часовикова, Баранова. О летчиках я бы мог рассказывать чрезвычайно долго. Сохраню - для истории! - их имена. Николай Храмов, Иван Макаренко, Константин Коккинаки, Виктор Мошин, Николай Козлов... Их вклад в ту работу был поистине доблестным исполнением солдатского долга.

Накануне окончания всей работы и отъезда наших союзников в свои страны мы устроили прощальный ужин. От тех неурядиц, которые возникли в первые дни по причине необоснованного недоверия к русским со стороны вице-маршала Кольера, не осталось и помина. Много было сказано хороших слов, добрых пожеланий в тот вечер. Англичане заявили, что они многому научились у русских инженеров и техников. Американские летчики искренне восхищались нашим мастерством. Кто-то из них, помню, заметил:

- У русских особенная способность к высшему пилотажу.

Что же, возможно, и так. Во всяком случае, мы простились, как давние друзья, проникнутые глубоким взаимным уважением. Возвратившись в Америку, капитан Элисон и старший лейтенант Земке выступили с докладом, посвященным памятным дням нашей совместной работы на далеком северном аэродроме.

К тому времени самолеты союзников уже начали поступать к нам.

Что можно сказать об этих поставках? Насколько они помогли нам в деле разгрома гитлеровских войск?

Прямо скажу, масштабы применения авиации на всем протяжении войны были так велики, что общее количество полученных самолетов из Америки и Англии не составило и десятой доли потребности в них. К этому следует добавить и дополнительные факторы, снижавшие эффективность применения

иностранной техники. Прежде всего заметим, что большинство самолетов, как, например, "тамагаук", "китихаук", "Кертис Р-40", "харрикейн", были к тому времени относительно уже устаревшими конструкциями по своим летно-тактическим показателям, но тем не менее требовали для эксплуатации опытных специалистов. Выигрывая мощным вооружением, в скорости и маневренности эти самолеты уступали немецким. Не хватало для них запасных частей - многие машины подолгу простаивали на ремонте, часть из них приходилось разукомплектовывать.

Короче говоря, возникал целый частокол трудностей в эксплуатации американских и английских самолетов, и не случайно там, где не хватало самолетов, летный состав предпочитал летать на отечественных машинах, даже на наших стареньких И-16 и И-153. Оправдали себя на фронте разве что американские самолеты "Аэрокобра" да бомбардировщик Б-3, но их было очень мало. Может, потому, когда на аэродромах между нами возникал разговор о поставке иностранной техники или об открытии второго фронта, слово "союзники" у большинства вызывало горькую улыбку.

А я только вернулся с Севера снова командировка. К этому времени в Москве стало намного спокойнее. Воздушные тревоги объявлялись реже, и кое-где пренебрегали даже светомаскировкой. В Москву возвращались эвакуированные учреждения, жители - москвичи. Словом, перемены были заметны к лучшему. А мне предстояло лететь в город Молотов (ныне Пермь). Там, на одном из аэродромов застопорилось дело с освоением английских самолетов "харрикейн".

Оказалось, что по вине летного состава были допущены несколько поломок, да где - на самом простом, на рулежке. Причины поломок объяснялись просто: на первых порах никто не обратил внимания на то, что у самолета "харрикейн" центр тяжести вынесен вперед значительно больше, нежели у других машин. Эта конструктивная деталь создавала копотирующий момент, особенно при рулении по мягкому грунту, неровному аэродрому. Как раз в то время прошел снегопад, и рулевые дорожки, взлетно-посадочная полоса укатывались с трудом. Пришлось применить непредусмотренный ранее способ передвижения самолетов, который тут же остановил поломки воздушных винтов. А дело наладили просто. Во время руления на стабилизатор самолета садился техник, сопровождающий машину на старты. Таким образом, хвостовая часть самолета становилась тяжелее, и летчик мог рулить вполне спокойно.

Перед началом полетов мне пришлось облетать один

"харрикейн" - опробовать его на пилотаже, а затем выпустить на нем для самостоятельной работы несколько летчиков из руководящего состава с тем, чтобы они потом сами обучали своих подчиненных.

Все шло хорошо, но в авиации нет-нет да и случится такое, чего не увидишь даже в цирке!

На третий день командировки мне пришлось обратиться к секретарю горкома ВКП(б) с просьбой помочь в получении дополнительных тракторов для приведения в порядок нашего полевого аэродрома. Вернулся к вечеру и тут узнал о происшествии, которое случилось в мое отсутствие.

Один из командиров эскадрилий, вырулив на старт, с ходу, не останавливая движение самолета, пошел на взлет. Когда рассеялось снежное облако, поднятое воздушным винтом, присутствующие на аэродроме, не веря своим глазам, увидели на хвосте взлетевшего самолета сидящего человека. Все произошло в одно мгновение. Летчик поторопился со взлетом, а техник, полагая, что все еще продолжается руление, замешкался и вовремя не спрыгнул с хвостового оперения. Так что всем только оставалось ждать, чем закончится тот полет. Все зависело от мастерства летчика.

А он, почувствовав ненормальное положение самолета после отрыва от земли, с трудом удерживал машину в наборе высоты. Техник сидел на стабилизаторе, мертвой хваткой ухватившись за киль. Малейшая ошибка пилота на разворотах могла бы привести к трагедии: мощная встречная струя воздуха в любую минуту сдула бы человека с хвостового оперения.

Однако полет завершился благополучно. После приземления обреченный, казалось бы, на верную гибель техник самолета оказался в кругу своих товарищей. Они смотрели на него, словно на новорожденного, а он, обретя дар речи, к удивлению всех присутствующих, вдруг стал поносить, на чем свет стоит, не летчика, который мог лишить его жизни, а Гитлера и Черчилля!.. Гитлера за то, что тот начал войну, а Черчилля - за его "харрикейны", на которых вот приходится теперь летать, сидя даже на хвосте...

На следующий день я должен был отправляться назад, в Москву. Там меня ожидало новое срочное задание - полет в Иваново, в 5-ю запасную авиабригаду, где тренировались французские летчики, прибывшие к нам в качестве добровольцев, чтобы воевать вместе с нами против фашистской Германии.

Обычно каждое задание генерал Никитин ставил с полной ясностью, а на этот раз мне показалось, что он чем-то озадачен, и свои указания начал в несколько дипломатичной форме:

- Познакомьтесь, пожалуйста, с французскими летчиками так, как позволит ваш опыт. Постарайтесь определить, готовы ли они, - Никитин сделал небольшую паузу и продолжил: - Шумов говорил мне, что у них дела идут неплохо, но и анархии хватает...

Слова Никитина "посмотрите", "постарайтесь" выражали нечто другое, нежели требование сделать заключение на основании инспекторской проверки. Мне явно не хватало конкретных указаний, а генерал Никитин взирал на меня добрым вопросительным взглядом. Меня интересовал вопрос: могу ли я проверить технику пилотирования у французских летчиков? И тут Никитин, словно ожидал этого вопроса, вдруг сам спросил:

- Товарищ Смирнов, когда вы приехали в Испанию, чтобы воевать на стороне республиканцев, вашу подготовку проверял кто-нибудь из испанского командования?

- Нет, товарищ генерал.

- Вот и французские товарищи прибыли к нам по своей доброй воле не на выучку, а воевать за нашу и свою свободу.

Основная суть задачи мне стала ясна. И генерал Никитин закончил свою мысль:

- Вопрос этот деликатный. Отправление на фронт французских товарищей, вероятно, будет зависеть не только от нас, хотя... наше мнение об их готовности, безусловно, потребуется.

Дав заявку на перелет по маршруту Москва - Иваново, я поинтересовался, на чем лететь. Дежурный эскадрильи особого назначения, которая обеспечивала штаб ВВС, ответил, что все самолеты в разгоне, что остался один только Ут-1, на котором никто не хочет лететь, хотя он в хорошем состоянии. Пришлось передать дежурному, чтобы готовили этот самолет к перелету.

На следующий день, рано утром, я взлетел с Центрального московского аэродрома и взял курс на Иваново.

Метеосводка ничего хорошего на пути не предвещала. Вторая половина февраля и начало марта - пора обильных снегопадов в средней полосе. Так что вскоре, как я и ожидал, забуранило. Пришлось держаться вплотную к железной дороге. Местами прижимало до бреющего полета. Что говорить, лететь на таком самолете от Москвы до Иваново, да еще в снегопад, было рискованно. Успокаивало одно: железная дорога на моем маршруте не имела крутых поворотов, а Ут-1 мог пройти в коридоре между сосен даже ниже их макушек.

Командир 5-й запасной авиабригады полковник Ю. И. Шумов встретил меня с хорошим настроением. В бригаде досрочно подготовили к отправке на фронт очередной полк.

Шумов рассказал и о своих подопечных иностранцах - все, что

знал. Французские летчики прибыли в Иваново в двадцатых числах ноября 1942 года. За пределами Советского Союза они летали на различных машинах, а прибыв к нам, решили объединиться на однотипных истребителях. Им предложили укомплектовать свой боевой коллектив английскими или американскими истребителями, которые в то время уже начали поступать к нам по ленд-лизу. Но французские товарищи категорически отказались от такого предложения. Тогда решено было передать им наши Як-1.

На первых порах восстановить летные навыки после длительного перерыва в полетах французским добровольцам помогал летчик-инспектор бригады капитан Б. И. Друзенков. К полетам они приступили на учебно-тренировочном самолете Ут-2, и сначала не все шло гладко. Французские летчики после Африки, южных стран, где им довелось летать, очень трудно привыкали к нашим условиям.

Бесконечные российские просторы, сверкая белизной снега, пугали летчиков. Они чувствовали только общее пространство и затруднялись в первые дни ориентироваться даже в районе аэродрома, а самое главное - терялись в определении высоты при посадке. Случались поломки самолетов. Взлетно-посадочную полосу пришлось посыпать во всю длину мелкими еловыми ветками, чтобы легче было определять расстояние до земли в момент выравнивания самолета перед приземлением. И когда французы научились видеть землю, перешли к тренировкам на боевых самолетах Як-1.

К моему прилету в Иваново они сумели восстановить уже свое былое летное мастерство.

И Шумов, поведав, что знал о французских пилотах, заключил:

- А вот теперь от них некуда деваться! Каждый день твердят одно и то же: "Когда на фронт?.." Так что, дорогой мой, отвечай, когда отправлять?..

Я пожал плечами.

- Значит, ты не знаешь, Никитин не знает! Кто же даст мне команду?

Шумов был замечательным человеком во всех отношениях, и не случайно именно ему поручили опеку над французскими товарищами. Они были молоды, темпераментны, жили без оглядки, а Шумову было уже пятьдесят. Он помнил первую мировую войну и гражданскую - жизнь познал, как говорится, сполна.

- А как летают эти французы? - спросил я. Шумов не задумываясь выпалил:

- Как звери! - Затем добавил: - Над самым аэродромом на виду у всех устраивают такие карусели, что того гляди кто-нибудь в землю врежется...

Узнав о цели моего прилета, Шумов повеселел.

- Никитин зря не пошлет! Значит, французами кто-то интересуется. Ну что ж, сегодня же вечером познакомлю тебя с ними.

Французские летчики большую часть свободного времени проводили среди наших пилотов. Город Иваново в те годы оставался почти таким же, как до революции. Кино и театр в дни войны работали не каждый день. Других развлечений - тем более в духе молодых французов - не было, поэтому появление каждого нового человека вносило в их досуг некоторое разнообразие.

Мое знакомство с французскими пилотами состоялось в простой дружеской обстановке. Помню, зашли мы с Шумовым к ним вечером. Они отдыхали. Увидев начальника гарнизона, вскочили с диванов и замерли по стойке "смирно". Ну а затем мгновенно раздобыли бутылку доброго французского вина, и в непринужденной обстановке Шумов представил меня. Летчики насторожились. Вероятно, они связывали мое появление в бригаде со своей дальнейшей судьбой. Однако напряженность беседы вскоре спала, ведь у летчиков всех народов, любых континентов всегда найдется тема для интересного разговора. Одни только боевые полеты могли бы раскрутить беседу на весь вечер. Так случилось и в тот раз. Узнав от Шумова, что я воевал добровольцем в Испании, бывал в Париже, французские товарищи на протяжении всего вечера не давали отдыха своему переводчику.

Когда же речь зашла об авиационной технике, выяснилось, что наш Як-1 французы не могут поставить в сравнение ни с американскими, ни с английскими истребителями, информация о которых у них была достаточно полная еще до прибытия в Советский Союз. Французские летчики считали, что большинство самолетов союзников являлись устаревшими конструкциями, и Як-1 по всем показателям ставили выше, чем машины союзников. В этом мнение французских летчиков оказалось единым. А когда французы заявили, что будут счастливы первыми вместе с русскими сражаться против общего врага, я сказал речь о замечательной традиции боевой дружбы между русскими и французскими авиаторами, рожденной во Франции, в небе Вердена, еще во время первой мировой войны.

Прощаясь в тот вечер, командир французской группы майор Тюлян спросил меня:

- Но все-таки... когда мы отправимся на фронт?

- Думаю, это будет зависеть от степени вашей подготовки, от того, как летчики освоят самолет Як-1, - ответил я.

- Но мы вполне готовы. Прошу вас, сообщите об этом в Москве. - И подумав немного, Тюлян добавил: - Завтра дают хорошую погоду, приходите к нам на полеты, посмотрите...

Эскадрилья "Нормандия" состояла из четырнадцати летчиков и сорока пяти техников самолетов. Командир эскадрильи майор Жан Луи Тюлян был опытным пилотом, летал на многих типах самолетов. Среднего роста, стройный, с тонкими, по-мужски красивыми чертами лица, он держался со всеми просто, но с достоинством.

Тюляну было тридцать пять лет, но выглядел он значительно моложе. Когда улыбался, его лицо выражало доброту, но порой взгляд становился проницательным, и казалось, что он читает мысли собеседника. В эскадрилье майор Тюлян пользовался большим авторитетом.

Ну, а в отношении профессиональной подготовки летчиков эскадрильи "Нормандия" после первой же летной смены сомнений у меня никаких не оставалось: летали французы хорошо. Я вскоре вылетел в Москву и высказал начальству свою точку зрения: держать эскадрилью "Нормандия" в Иваново нет смысла.

Генерал Никитин остался доволен результатом командировки. А спустя некоторое время, будучи в Саратове, я узнал, что 1 апреля 1943 года французская эскадрилья "Нормандия" в составе 1-й воздушной армии Западного фронта приступила к боевой работе.

Зимняя кампания 1942/43 года, продолжавшаяся четыре с половиной месяца, увенчалась крупными нашими победами. Перейдя в контрнаступление под Сталинградом, Красная Армия захватила стратегическую инициативу и развернула наступление по всем фронтам от севера до юга, положив начало изгнанию фашистских армий с родной земли.

Сразу после окончания Сталинградской битвы перед нашим управлением встала первостепенная задача - восстановление боеспособности авиачастей и соединений, вышедших из боев.

Заместитель начальника управления генерал А. Ф. Волков провел несколько инструктивных совещаний с начальниками отделов и инспекторами управления. Предстояло детально разобраться, в каком состоянии находятся отведенные в тыл авиаполки, чем они располагают, возможно ли их доукомплектование на базе оставшегося боевого состава летчиков, не внося больших организационных изменений.

Особенно остро стоял вопрос обновления 288-й истребительной авиационной дивизии. Вскоре после отвода ее с

фронта неожиданно скоропостижно скончался командир этой дивизии полковник С. Ф. Коновалов. Полки, входившие в состав дивизии, требовали основательного доукомплектования летным составом, в ее штабе не хватало оперативных работников. Словом, такое авиационное соединение могло попасть под расформирование, но командование решило сохранить дивизию, и генерала Никитина интересовал вопрос подбора ее командира.

С начала войны прошло уже немало времени. Кадры опытных командиров поредели, а формирование новых авиационных частей увеличивалось. Так что требовались командиры полков, дивизий, и на эти должности выдвигались люди, проявившие себя не только опытными воздушными бойцами, но и умелыми руководителями боевых коллективов.

Надежда попасть на фронт у меня не угасала. Представился случай, и я изложил свои соображения товарищам по работе. Они одобрили мое решение, но и высказали сомнение. Весь вопрос упирался в состояние моего здоровья: туберкулез легких, хотя и закрытой формы, требовал активного лечения.

Начальник нашего управления генерал-полковник авиации А. В. Никитин терпеливо выслушал все доводы, согласился поддержать мою кандидатуру на должность комдива. Меня не удивило решение Алексея Васильевича. Человек большой души, добрый, отзывчивый, удовлетворяя мою просьбу, он брал на себя серьезную ответственность.

В эти дни в Москву попутным самолетом из Саратова прилетел начальник штаба дивизии подполковник Борис Петрович Колошин с офицером штаба капитаном А. Орловым. Их прибытие оказалось очень кстати. Тут же выяснили, в чем нуждается дивизия, чем необходимо ее пополнить, чтобы восстановить боеспособность.

И вот аэродром 3-й запасной авиационной бригады, где должно было проводиться доукомплектование 288-й истребительной. Слово "доукомплектование" практически мало подходило к той работе, которую нам предстояло провести. В самом деле, почти на семьдесят процентов требовалось пополнить дивизию летным составом. Разве это "доукомплектование"?.. Запасная бригада располагала достаточным количеством летчиков, только что окончивших авиационные училища по ускоренной программе военного времени. В бригаде им представили возможность слетать по нескольку тренировочных полетов - вот и вся подготовка будущих воздушных бойцов. Боевое применение оружия, тактику боя этим летчикам предстояло познать уже не в учебных упражнениях.

Начался ответственный период комплектования. Командиры

полков и эскадрилий тщательно проверяли каждого, кто вновь поступал в их подразделения. Все были озабочены одним - подобрать себе хорошее пополнение. Общий контроль за укомплектованием дивизии вел начальник штаба Колошин, которого с утра до вечера атаковали молодые пилоты, рвущиеся на фронт. У молодежи было огромное желание как можно быстрее ринуться в бой и бить ненавистного врага. Помню, один из сержантов долго ходил за мной, держась в стороне, и наконец решился обратиться. Высказав просьбу, он добавил, что иначе ему не жить на этом свете. Сержант сознался: написав письмо матери, он сообщил ей, будто его зачислили в боевую эскадрилью, которая скоро должна улететь на фронт.

Выслушав его, я еле сдержал улыбку и спросил:

- А адрес своей боевой эскадрильи не забыли сообщить матери?

Сержант окончательно смутился, видимо приняв мой вопрос за отказ. Мне, признаюсь, жаль стало его. В таком серьезном деле моя шутка конечно же оказалась неуместной. Надо бы подбодрить парня, а я, напротив, усилил его переживания. Пришлось исправляться. Когда сержант, спросив разрешение, хотел было уйти, я удержал его:

- Ну вот что! Запишите ваш новый адрес, - и дал ему номер полевой почты нашей дивизии.

Да, молодежь торопилась попасть на фронт. Глубокое чувство патриотизма, крутая обида за поруганную землю, неутихающая боль в сердцах от гибели родных и близких будоражили души парней. Они понимали - война приняла другой оборот: прошло время отступления, время клятвенных обещаний стоять насмерть, теперь надо идти только вперед до окончательной победы. И если что тревожило молодых, то, пожалуй, лишь одно - как бы не прозевать время, не пройти мимо своего личного участия в войне за свободу Отечества.

Без долгой раскачки начались тренировочные полеты с новым пополнением дивизии. Впереди фронт, а там рассчитывать на учебу трудно. Да и предстоящее перебазирование дивизии на фронтовые аэродромы требовало хорошей слетанности в парах и звеньях, умения быстро занять свое место в составе полка. Так что каждый полет использовался с максимальной нагрузкой. Этим занимались командиры полков, командиры эскадрилий. Большую помощь оказали нам и командир 3-й запасной авиабригады полковник Михайленко, его заместитель подполковник Полунин, инспектор по технике пилотирования майор Виноградов. Они сделали все возможное, чтобы наша дивизия стала полнокровным боевым соединением.

В те напряженные дни мне удалось выкроить время, и я слетал на один день в Куйбышев - повидаться с матерью. Летел вдоль Волги, умышленно сохраняя по маршруту все ее изгибы, чтобы вдоволь насмотреться на свою любимую реку. На следующий день с утра несколько часов бродил по городу, по памятным местам прошедших лет. Дошел до Струковского сада. Воздух в нем был наполнен терпким запахом набухших почек сокорей и вязов. Потом спустился по аллеям вниз, к набережной части сада. Весна стояла в самом разгаре. Лед на Волге посинел вот-вот тронется. Вездесущие мальчишки, вооружившись палками, плавали по прибрежным закрайкам на всякой деревянной рухляди. Невольно оживали картинки давно ушедшего детства и поры юности...

На другое утро, провожая меня со слезами на глазах, мать напутствовала: "Непутевый ты мой, только и знаешь всю жизнь, что воюешь. Ведь так и убить могут! Ну да ладно, может, и на этот раз все обойдется хорошо. Ты у меня в рубашке родился..."

Попрощались. Взлетел я и прошел на бреющем над родной улицей Садовой. Над двором дома сделал один вираж, второй. Мать, помню, вышла на крыльцо, запрокинула голову и, увидев самолет, помахала рукой. В ответ я покачал крыльями своего истребителя.

Укомплектование 288-й истребительной авиационной дивизии и тренировка в слетанности полков подходили к концу. Дивизия вошла в состав 1-го смешанного авиационного корпуса, которым командовал генерал-майор авиации Герой Советского Союза В. И. Шевченко. Володю я хорошо знал. В 1937 году мы вместе воевали в Испании, затем вместе работали в штабе ВВС в летной инспекции, которую возглавлял А. К. Серов. Наконец, оба участвовали в 1939 году в боевых действиях в районе реки Халхин-Гол.

Словом, все шло хорошо, но, чем меньше дней оставалось до вылета на фронт, тем больше ко мне приходили разные сомнения. Как-то пойдут дела, когда начнутся бои? Опыт войны в Испании и Монголии не мог быть мерилом для Великой Отечественной. Взять хотя бы динамику тех же групповых воздушных боев. Сталинградская битва да и предыдущие схватки с врагом продемонстрировали массовое применение авиации, но ведь халхингольских примеров, когда в воздухе образовывалась "куча мала", уже не было. На смену самолетам И-16, И-153 пришли другие. Значительно возросла скорость истребителей, которая, естественно, влияла на маневренность и внесла изменение в тактику воздушного боя. А появление надежной радиосвязи между самолетами и о землей перестраивало управление

авиацией.

Но это одна сторона дела. Изменения произошли и в наземных войсках, главным образом в их вооружении, подвижности, что коренным образом изменило тактику взаимодействия с авиацией. Короче говоря, боевой опыт прошлых лет помогал, но не диктовал готовых решений в новой обстановке.

Наконец, в первой половине мая 1943 года был назначен день вылета дивизии на прифронтовой аэродромный узел в районе Старобельска. Одновременный перелет ста десяти самолетов уже сам по себе являлся хорошим экзаменом для молодых летчиков. Помимо этого мы совместили его с учебными элементами боевого применения экипажей. Полки вылетали с тридцатиминутным интервалом, чтобы посадка самолетов шла конвейером. На маршруте командиры полков и эскадрилий проверяли летчиков по радио в опознании характерных ориентиров на местности. При подходе к аэродромам нового базирования от каждого полка выделялись экипажи прикрытия посадки - это на случай появления в воздухе самолетов противника.

Таким образом, перелет дивизии прошел организованно, без происшествий и явился нашим первым тактическим учением в прифронтовой полосе.

Надо сказать, перебазирование совпало с временным затишьем на Юго-Западном фронте. Используя наступившую паузу, командующий 17-й воздушной армией генерал В. А. Судец принял все меры необходимой подготовки авиасоединений, пополнившихся большим количеством молодого летного состава. Каждый вечер из штаба армии в дивизию поступал план боевого распоряжения на следующий день, главная цель которого заключалась в совмещении боевой подготовки с прикрытием аэродромного узла от самолетов противника.

А воздушные налеты на наши аэродромы начались сразу же, на третий день после перебазирования. Противник, как правило, использовал большую высоту. Приглушив моторы на подходе к аэродрому, немцы бомбили с одного захода и уходили на свою базу. Радарных установок мы не имели, а визуальное наблюдение за воздушным пространством оказывалось не эффективным, так как обнаружение фашистских самолетов происходило тогда, когда взлететь истребителям на перехват противника оказывалось уже поздно. Противостоять таким действиям врага можно было путем ответного удара по его аэродромам или, в крайнем случае, организовав беспрерывное патрулирование истребителей в воздухе над своими точками. Но для этого требовалось много бензина, чем мы не располагали. В дни относительного затишья

на фронте нам приходилось ограничивать вылеты с целью экономии горючего и смазочных материалов.

Опытные летчики понимали - на войне всякое бывает, не всегда получалось так, как хотелось бы, молодые же пилоты горько и порой очень болезненно переживали безнаказанные действия гитлеровской авиации. Тот самый сержант, который писал из Саратова матери, что он уже в боевой эскадрилье, два раза во время бомбежек выскакивал из укрытия, чтобы взлететь и схватиться с врагом его силой удерживали товарищи. Пришлось основательно и неоднократно разъяснять молодежи, что фронтовая жизнь требует проявления инициативы, однако не скороспелой. Бой с коварным противником не терпит суеты.

В первых числах июля, закончив сосредоточение крупных сил, противник перешел в наступление, нацеливаясь юго-восточнее Белгорода форсировать в нескольких местах Северский Донец. Кончилось затишье. Наша дивизия перебазировалась ближе к передовой, в район Светово, и приступила к активным действиям.

Одним из первых боевых заданий истребителей было прикрытие штурмовиков корпуса, которым предстояло нанести удар по аэродрому в районе Краматорска. Нам сообщили, что немцы сконцентрировали там массу бомбардировщиков и истребителей. Судя по всему, это был тот самый аэродром, с которого вылетали Ю-87 бомбить нас в Старобельске. Вот почему летчики дивизии давно ждали того дня, когда можно будет сполна отплатить противнику.

На прикрытие штурмовиков Ил-2 мы выделили три группы - по восемь самолетов из каждого полка. Боевым ядром в них определили опытных летчиков Р. Сидоренко, П. Кириллова, П. Каравай, Ф. Хазова, А. Фролова, Г. Исламова, П. Панина, В. Середина, Люльчака, остальные - из молодого пополнения.

Порядок прикрытия наметили следующий. Первыми на аэродром противника должны выйти истребители - с таким расчетом, чтобы не дать взлететь ни одному немецкому самолету. А затем приходят и начинают работу штурмовики. Так оно и получилось. Выйдя на цель, наши истребители вызвали на себя огонь зенитной обороны. Но попытка двух "мессеров" взлететь ни к чему не привела - их тут же пригвоздили к земле. Следом подоспевшие штурмовики с высоты 800 метров обрушили на самолетные стоянки свой бомбовый груз. Затем "ильюшины" встали в круг и методично начали обрабатывать самолеты противника пулеметно-пушечным огнем. Истребители тем временем давили своими атаками зенитные аэродромные точки. Расплата немцев за наши тревожные дни в Старобельске

оказалась весьма внушительной. Мне и сейчас помнятся счастливые, возбужденные лица летчиков, вернувшихся после того вылета.

Спустя много лет, просматривая архивные документы, относящиеся к боевым действиям 288-й истребительной авиадивизии, я нашел одно оперативное донесение, адресованное начальником штаба дивизии подполковником Б. П. Колошиным в штаб 17-й воздушной армии. Там были такие слова: "Летчики сопровождения штурмовиков наблюдали на аэродроме Краматорская до тридцати горящих самолетов". За этой скупой фразой стоял не день, а только один час войны, блиставший доблестью и мастерством наших истребителей.

Во второй половине июля 1943 года Юго-Западный фронт перешел в наступление. В районе переправ через Северский Донец и над населенными пунктами Балаклея, Изюм, Барвенково развернулись ожесточенные воздушные бои. 18 июля они не стихали с утра до вечера. В бой летчиков водили сами командиры полков, майоры Иванов, Марков, Смешков. Сбили мы тогда двенадцать самолетов противника. Не вернулись с боевых заданий пятеро - четыре молодых пилота и командир звена лейтенант Люльчак.

На следующий день подполковник Колошин доложил мне, что два наших летчика совершили вынужденные посадки вне аэродрома, но уже снова в своих полках, а третий покинул горящий самолет с парашютом и приземлился в расположении 8-й гвардейской армии.

21 июля накал боевых действий не утихал. Гитлеровское командование посылало на наши наземные войска группы бомбардировщиков, пытаясь сократить интервал времени между бомбежками, но и этот воздушный конвейер не помог им. Бомбардировщики наталкивались на наши истребители, и бомбы приходилось сбрасывать не доходя до целей. В полдень над Северским Донцом завязалось несколько воздушных боев. После одного из них не вернулось сразу четыре летчика.

Но под вечер того же дня всех удивили молодые бойцы 866-го истребительного авиаполка. Младший лейтенант Колдунов, сержант Аватесян и сержант Минаев сбили четыре самолета Ю-87. Примечательно, что все трое, будучи в резервных подразделениях, просто рвались на фронт. Запомнился пилот Колдунов.

В нашу дивизию он попал с "черного хода". Находясь в Саратове в 3-й запасной авиационной бригаде, он отличался среди молодых летчиков хорошей техникой пилотирования. Командование бригады заметило его и, понятно, решило оставить

у себя в качестве инструктора. Но не тут-то было. Колдунов твердо настроился на фронт, и, когда наша дивизия уже перебазировалась из Саратова в Старобельск, мне доложили, что в 866-м полку появился лишний летчик, причем "безлошадный". Оказалось, что он прилетел на одном из транспортных самолетов, которые перевозили к месту нового базирования технический состав и тыловое хозяйство. Конечно, можно было бы отправить летчика обратно, расценив его самовольное появление в дивизии как нарушение воинской дисциплины, но в данном случае яснее ясного было другое: на такой поступок молодого пилота подтолкнуло неудержимое желание сражаться с врагом. Так младший лейтенант А. И. Колдунов вошел в состав 866-го истребительного авиационного полка.

В те дни и я летал на прикрытие наземных войск, принимал участие в разведке ближайших аэродромов. Невольно обратил внимание на радиосвязь между самолетами, на построение боевого маневра и подготовку к атаке противника. Словом, увидел многое, о чем следовало бы неотложно поговорить с летным составом. Казалось бы, в свое время все ведь было сделано: проводились занятия по тактике ведения боя, беседы с молодыми опытных летчиков, проверялись знания основных данных самолетов противника, а начались бои - у многих все наставления старших словно улетучились. На разборах боевых действий командиры эскадрилий и звеньев говорили об одном: как только противник появлялся в пределах видимости, тут же молодые летчики сломя голову бросались в атаку и сами оказывались в трудном положении.

Запомнился разбор в 659-м истребительном полку. Выступал командир звена лейтенант Копиченко:

- Товарищ командир дивизии, - обратился он ко мне. - Скажу, к примеру, что произошло вчера. Перед вылетом в район патрулирования в составе восьми самолетов я запросил по радио, как меня слышат. Все летчики ответили, что хорошо, значит, рации работали у всех исправно. А когда над полем боя появились "юнкерсы" и "мессеры", трое из моей группы - словно их кнутом стегнули - без предупреждения, без команд шуганули в сторону противника, и будь здоров!..

Лейтенант Копиченко назвал фамилии двух сержантов. Те встали.

- Вот, посмотрите на них! - продолжал Копиченко. - В полк вернулись только сегодня к обеду. И без машин - где-то сели на "пузо". Один перегрел мотор, другого подбили...

Сержанты стояли понуря головы, словно на суде в ожидании сурового приговора. Инженер дивизии Николай Иванович

Алимов, будучи человеком горячим, но справедливым, бросил реплику в сторону виновных:

- Вот пусть сами и вытаскивают оттуда свои самолеты. Где сели - там пусть и ремонтируют. Новых машин не дадим.

Кто-кто, а Николай Иванович уже успел хватить лиха с этими вынужденными посадками. Он, конечно, понимал, что они будут и впредь - на то и война, однако всегда подчеркивал необходимость бережливого отношения к боевой технике. Командир полка майор Смешков говорил коротко, но о самом главном - о дисциплине в авиации, которая должна соблюдаться не только на земле, но и в воздухе. В сущности, весь разбор строился вокруг случая с двумя сержантами. Мне стало жаль их. Ведь вчера они шли в бой, а там, где гуляют пулеметные трассы и смерть рядом, туда не всякий кинется первым. Да и живы-то ребята остались случайно. Пилоты знают, что вынужденные посадки вне аэродрома на боевых самолетах - дело чрезвычайно опасное. Ну а молодость - она ведь никогда не укладывалась в рамки параграфов и законов, какими бы те праведными ни были. Над Мадридом республиканские патриоты-летчики также неудержимо рвались в бой, еще не зная тактических приемов. Так было и над Халхин-Голом, где мы, опытные летчики, не могли сдержать неуемный порыв молодых. К каждому из нас зрелость воина приходила через пламя боев.

И все-таки выступление майора Смешкова да и реплику инженера Алимова нужно было поддержать, подкрепить дельным примером. Пилоты могли превратно понять заботу начальства о сохранности боевой техники. И я рассказал о моем посещении Саратовского авиационного завода в сорок первом году, о том, что война заставила привлечь к работе в цехах мальчишек и девчонок школьного возраста. Рассказал о необычном митинге, на котором девочка-подросток просила передать летчикам клятвенное обещание делать самолетов еще больше, тех самых, на которых мы летали.

На другой день мой заместитель по политчасти подполковник С. А. Вьюгин сообщил мне, что летчики 659-го полка решили послать ребятам на саратовский завод коллективное письмо.

Подобные разборы проводились периодически во всех наших полках. Они являлись не только школой для молодых, но и действенной мерой воспитания чувства ответственности. В подкрепление таких разборов и на повестку дня партийных полковых собраний ставились вопросы, отвечающие выполнению боевых задач.

На войне, известно, все взаимосвязано между собой. И чем

напряженнее боевая работа, тем большее число самолетов будет требовать контроля, ремонта. Технический состав дивизии работал у нас не покладая рук. В нелетную погоду летчики все-таки имели возможность отдохнуть, а техникам непогодь только для того, чтобы как следует навалиться на работу. Очень часто бывало так: самолет взлетел на боевое задание, казалось, техник мог бы немного и расслабиться. Но у соседа неисправна машина - надо помочь товарищу. А каких трудов стоило перебазирование технической службы! Самолеты взлетали и через несколько минут приземлялись на других точках. Технический же состав со всем своим имуществом должен был добираться до своих машин по бездорожью, по исковерканной войной земле, порой через водные преграды. Только передовые технические команды, предназначенные для встречи перелетающих самолетов, отправлялись на транспортных самолетах, да и то не всегда.

И если бы таких перебазирований было немного, ну, скажем, десять, двадцать. А ведь мы сменили сто двадцать четыре аэродромные точки! Причем самые разнообразные по своим устройствам - начиная от обычного дернового угодья для выпаса скота.

Забегу немного вперед. После взятия Запорожья очередное перебазирование застигло нас в страшную распутицу. Грязь по колено! Когда все полки закончили переселение, я спросил у инженера Алимова:

- Ну, как добрались, Николай Иванович?

Алимов с присущей ему безобидной иронией ответил:

- Да ничего, Борис Александрович! Часть пути на машинах, через реку - на плоту, а кое-где на палочке верхом.

Не помню, чтобы Николай Иванович когда-нибудь унывал.

Однажды случайно мне стало известно, что, перелетая на другие аэродромы, многие летчики перевозили в самолетах и своих техников. Я предпочел отреагировать на такой сигнал моего заместителя по политчасти подполковника Вьюгина сомнением.

- Но вы как-то сами рассказали, что, будучи в Испании, перелетели на самолете И-16 вместе со своим техником из Мадрида в Сантандер, - заметил Выогин.

Признаться, я получил достойный ответ и, желая прекратить дальнейший разговор, ответил:

- Хорошая у вас память...

До конца войны на эту тему мы с Вьюгиным больше никогда не говорили.

Изюм-Барвенковская операция была в самом разгаре. Дни стояли жаркие и мучительно длинные. Ни облачка, ни ветра -

штиль и сухота, и воздушные бои - с рассвета до конца дня. Противник имел достаточно сил, чтобы использовать авиацию в больших масштабах. Немцы появлялись одновременно на разных участках фронта, и минуты отдыха пролетали для нас мгновенно. Не успеешь почувствовать под собой землю, размять мускулы, одеревеневшие от продолжительного пребывания в кабине, как снова подниматься в воздух, на очередное задание. Только короткая летняя ночь могла подарить четыре часа покоя. А тут, как назло, мимо нашего аэродрома принялась летать пятерка фашистских ночных бомбардировщиков. Они летали в плотном строю. Пройдут - и минут через десять из района Синельниково доносится глухой раскат рвущихся бомб. Затем бомбардировщики возвращаются тем же маршрутом - по времени с присущей немцам точностью. Возник вопрос: почему же они не бомбят наш аэродром? Либо не видят самолеты на фоне потемневшей земли, либо знают о нашем аэродроме, но считают, что мы намертво прикованы к земле вечерними сумерками. Предположение было логичным, и у нас уже не возникало сомнений в том, что немцы появятся над аэродромом в тот же час и на следующий вечер.

Крутая злость кипела у летчиков, глядя на дерзость врага. Все понимали: ночным полетам противника можно противопоставить только перехват их в воздухе. Но истребительная авиация на Юго-Западном фронте вела боевые действия лишь в светлое время суток, а ночью летали специально подготовленные для этой цели бомбардировочные авиаполки. И все-таки я решил поднять в воздух для перехвата противника хотя бы пару самолетов.

Наш полевой аэродром на территории совхоза "20 лет Октября" был большим ровным полем с твердым дерновым покровом и открытыми границами. Это вполне подходило для взлета и посадки ночью, а освещение посадочной полосы для работы двух-трех самолетов можно было организовать. Но как быть с летчиками? В 897-м авиаполку нашлись три пилота, ранее летавших ночью. В документах отмечалась их хорошая летная подготовка, и я побеседовал с ними, чего те только и ждали. Начал просить разрешения на вылет еще один летчик - капитан Марков. Признаться, и меня подмывало слетать, но действовать на одном энтузиазме, как показал сорок первый год, - дело малонадежное, поэтому я занялся организацией ночного полета.

Для начала подготовили фонари "летучая мышь" - ими обозначать посадочный знак, материал для костров вдоль посадочной полосы, проинструктировали стартовую команду и, наконец, нашему связисту майору Мазину дали команду выставить наблюдательный пункт с радиопередатчиком на подходе к аэродрому.

18 августа после окончания боевого дня многие летчики вместо отдыха потянулись к полковому командному пункту. Велико было желание посмотреть, как пройдет ночной вылет их товарищей, как сложится бой, если произойдет встреча с противником.

И вот майор Мазин принял передачу с наблюдательного пункта: "В направлении аэродрома летят пять "хейнкелей". Высота тысяча пятьсот метров".

Капитан Марков, которому поручили руководить ночными вылетами, дал команду на взлет и приказал всем собравшимся у командного пункта отправиться в укрытие на случай бомбежки.

Первым взлетел капитан Хазов. За ним капитан Исламов и третьим капитан Савельев. Прошло не более двух минут, и мы услышали перекатный гул моторов, а еще через минуту на фоне потускневшего неба увидели пять "хейнкелей", летящих в плотном строю тем же курсом, что и накануне. Когда бомбардировщики подошли к границе аэродрома, Марков вновь связался с летчиками:

- Противник над вами! Разворачивайтесь на шестьдесят градусов влево...

Не делая паузы, Марков еще раз повторил те же слова, и тут же последовал ответу от капитана Хазова:

- Противника видим, идем на сближение...

Произнесенное Хазовым слово "видим" во множественном числе позволяло предполагать, что все трое находятся на курсе преследования. Но вот вслед за передачей Хазова раздался голос Савельева. Он не видел ни наших, ни противника. Помочь ему уже не было возможности - самолеты исчезли из поля зрения. Пришлось Савельеву дать команду идти на посадку, что он и сделал.

Последней связью с самолетами был мой запрос: я уточнил, с каким курсом идет преследование. Хазов ответил, и, словно перед бурей, все затихло. Не слышно стало и гула моторов. И вдруг вдали, куда были устремлены наши взоры, блеснули несколько пулеметных трасс, потом еще. Я видел, как трассы пересекаются. Начался бой. Исход его трудно было предугадать. Ведь у пяти "хейнкелей" оружия вполне достаточно для противоборства с двумя истребителями. Раздались глухие взрывы бомб. Рядом со мной появился подполковник Колошин видно, не утерпел, приехал посмотреть, что происходит. Услышав взрывы, не удержался прокомментировать ход событий:

- Значит, наши прижали их крепко. Бомбы сбрасывают не по цели, а по нужде, значит, припекло! Дарю свой пистолет тому, кто собьет.

Марков спокойно ответил:

- Уже кого-то сбили. Смотрите правее!

На потускневшем горизонте появилось светло-желтое пятно. Оно быстро увеличивалось, превращалось в факел и, словно далекая комета, опускалось к земле, Кто-то крикнул:

- Второй горит!

Действительно, в том же направлении разгоралась ярким пламенем другая точка. Вдруг из землянки выскочил дежурный связист:

- Командира дивизии к телефону!

"Кто бы мог в такой неподходящий момент?" подумал я, не предполагая, что буду говорить с командующим воздушной армией.

- Товарищ Смирнов! Ваши самолеты все на земле?

Судец отчеканивал каждое слово непривычным для меня сухим, скрипучим голосом. А я не без гордости докладывал командарму, что два наших летчика находятся в воздухе и атакуют "хейнкели". С другого конца провода последовала короткая пауза, затем я услышал слова - как приговор:

- Ваши летчики, товарищ Смирнов, пока что жгут бомбардировщики из дивизии полковника Недосекина... которые вылетели на ночное задание...

Я попытался было что-то возразить, но в телефонной трубке раздались гудки.

- Борис Александрович! - узнав суть короткого разговора с командующим, насторожился Колошин. - Ну их к черту, этих ночных бомбардировщиков! У нас днем работы по горло. А то что же происходит? В штабе все, как на иголках, летчики в полках не спят - ждут, что будет дальше. И вот, пожалуйста, командующий на проводе!..

Тем временем бой закончился. Наступили не менее тягостные минуты ожидания перехватчиков. В воздухе чуть слышно гудел мотор, по звуку которого мы догадывались, что это наш. Я передал по радио команду:

- Возьмите курс сто двадцать градусов. Внимательно наблюдайте - даем серию ракет.

- Вас понял, - кратко ответил Исламов, и опять томительная пауза. Но звук мотора нарастал.

Наконец на командный пункт буквально ворвался радостный голос:

- Вижу, вижу ракеты! Иду на аэродром, спасибо!

Стартовая команда, составленная из летчиков и техников, работала четко, со знанием дела. Разом вспыхнули костры вдоль посадочной полосы, и вот в их неровном свете мелькнул силуэт

самолета. Это приземлился Исламов.

А капитана Хазова все еще не было. С момента начала боя он ни разу не ответил на запросы с земли. Дали еще серию ракет, и, когда погас их свет, крик радости раздался с разных сторон:

- Наш самолет! Хазов, дорогой, молодец!..

В костры добавили порцию смеси бензина с маслом. Они, словно радуясь вместе с нами, запылали яркими искрящимися факелами. Я уже видел, как самолет планировал над землей с небольшим левым креном, как приземлился на одно колесо и стойка его шасси, слава богу, выдержала нагрузку. А затем Хазов подрулил к командному пункту, выключил мотор и крикнул из кабины:

- Хорошо, что ракеты дали! А то ведь не нашел бы аэродром - рация-то отказала...

Он вылез из самолета и сразу же попал в объятия друзей. Подполковнику Колошину не пришлось дарить свой новенький трофейный пистолет вальтер. Победителей было двое - оба зажгли по "хейнкелю", а на третий не претендовали, хотя видели, как после атаки Хазова и третий бомбардировщик резко пошел вниз.

В самолете Хазова было обнаружено несколько пробоин. Одна вражеская пуля вывела из строя бортовую радиостанцию, другая повредила элерон на правом крыле, что вызвало затруднение при посадке.

Спустя некоторое время после приземления наших летчиков, снова позвонил командарм Судец и уже без металла в голосе сообщил, что обнаружили один упавший "хейнкель" - где-то недалеко от расположения штаба армии.

- Слава тебе, господи! - вырвалось у Колошина. - И он начал объяснять, почему его так взволновал мой первый разговор с командующим. Совпадение вылета бомбардировщиков Недосекина и атаки "хейнкелей" нашими истребителями создали у Судца впечатление, будто это мы бьем своих.

Слушая Бориса Петровича, мне вспомнился подобный случай. Однажды наши бомбардировщики пролетали над передним краем фронта, а выше их появились фашистские самолеты и сбросили бомбы. В результате наземное командование, не заметив противника в воздухе, посчитало, что их отбомбили свои же. Так могло получиться и с нами, но все закончилось хорошо.

На следующее утро прилетел командарм Судец, приказал построить полк и перед строем вручил летчикам-истребителям Хазову и Исламову орден Красного Знамени.

Во второй половине августа и первых числах сентября 1943 года воздушные бои переместились в район на подступах к

Павлограду. Освобождение Донбасса протекало в ожесточенных битвах на земле и в воздухе. Отступая, гитлеровцы крушили на своем пути все, а главное - угольные шахты. Они их взрывали, затапливали водой. Редкие населенные пункты оставались, которые противник не успевал сжечь, но там было безлюдно. Все население немцы уничтожали.

Наша 288-я истребительная авиадивизия, не прекращая боевых вылетов, осваивала новые места базирования. 866-й полк и 659-й заняли полевой аэродром Красноармейское, а 897-й перебазировался на полевую площадку в пятнадцати километрах от населенного пункта Доброполье.

В Красноармейске нас ожидал неприятный сюрприз. Не успел после посадки зарулить последний самолет, как над аэродромом на большой высоте появился двухмоторный "Хейнкель-111". Его визит стал совершенно понятен, когда он вторично пролетел над стоянками самолетов. Воздушный разведчик фотографировал наш аэродром. Значит, к исходу дня или ночью - ожидай "гостей". Надо было что-то срочно предпринимать.

Все боевые машины двух полков дивизии рассредоточились вдоль проселочной дороги, идущей по окраине длинного шахтерского поселка, а к противоположной стороне аэродрома прилегал относительно ровный пустырь. Там начиналась территория взорванной угольной шахты с редкими разрушенными постройками. И вот решение пришло совершенно неожиданно. Если немцы будут бомбить, подумал я, то, конечно, по тому месту, где разведчик зафиксировал стоянки самолетов. Так что оставалось одно - переместить все самолеты на ночь в район пустыря. С работой управились быстро. Затем в поселке вырыли индивидуальные окопы-щели для всего личного состава дивизии, на случай бомбежки.

Наступила ночь. Звездная, с ярким полумесяцем, очень она подходила для боевых действий. Но противника не было. Мы успокоились, улеглись спать. И вдруг за полчаса до наступления рассвета раздался гул моторов, а затем земля дрогнула, да так, что из нашей хаты стекла вылетали вместе с рамой, а крышу сдуло взрывной волной. Бомбы рвались на окраине поселка и в местах вчерашней стоянки самолетов. Минут через тридцать фашисты нанесли второй удар. Теперь они ориентировались по возникшим очагам пожаров: соломенные-то да камышовые крыши мазанок горели, точно смоляные факелы. Напротив нашей хаты горели такая же мазанка и сарай. Навсегда запомнилась пожилая женщина - хозяйка дома. Она смотрела на огонь а, заломив руки, громко причитала на украинском языке:

- Чтоб ты издох, проклятый Гитлер! Чтоб мой Петро переехал

тебя танком! Чтоб...

Женщина продолжала накликать на врага еще какие-то беды, понятные ей одной, а когда горящая крыша провалилась внутрь мазанки и оттуда поднялся столб дыма вперемешку с искрами, глухо рыдая, она опустилась на землю.

С рассветом мы осмотрели летное поле. Вся его рабочая площадь осталась неповрежденной - ночной налет немцев прошел вхолостую.

Пока пилоты переруливали самолеты к месту старта, я отправился на территорию ближайшей шахты No 31. Вокруг - ни души. Словно в царстве мертвых, повсюду одни трупы недавно расстрелянных людей. Сама шахта была взорвана, все ее строения сожжены, и от одной старушки мы узнали, что большая часть таких шахт стала жутким погребением тысяч людей. Их сбрасывали туда живыми, а затем затапливали штреки водой и стволы шахт взрывали. Была ли еще земля столь невиданной по своим размерам людской скорби, как Донбасс?.. Нет. Более страшного на своем пути я не видел.

В тот августовский день наши летчики дважды летали вместе со штурмовиками 305-й штурмовой авиадивизии, действуя по аэродромам противника в районе Павлограда и Краматорска. Там скопилась масса фашистских самолетов Ю-87 и Ме-109. Первая группа прикрытия, в которую входили летчики Мошин, Акинин, Сидоренко, Каравай, Кириллов и сам командир полка капитан Марков, сумела заглушить зенитные точки противника и заблокировать аэродром, да так, что с него не смог подняться ни один самолет. Мощным ударом наших штурмовиков было уничтожено более двадцати гитлеровских машин только на Краматорском аэродроме. Другая группа истребителей в составе командира полка майора Иванова, Середина, Сырцова, Панина, Колдунова и других совместно с штурмовиками громила аэродром и вела воздушный бой в районе Павлограда.

В дни боев за освобождение этого города отличились все три наших полка. Так что не случайно 288-й истребительной было присвоено почетное наименование - Павлоградская.

Прошло четыре месяца с тех пор как дивизия, помолодевшая своим составом, двинулась от берегов Волги на запад. Для молодых летчиков первые четыре месяца боевой работы стали суровым испытанием, закалкой их мужества. За это время многое изменилось. Всем пилотам-сержантам присвоили звание младших лейтенантов.

И бойцы подтянулись, почти у всех появилась уверенность в собственных силах, в поведении на земле и в воздухе стало больше спокойствия, рассудительности. В боевых донесениях,

адресованных штабу воздушной армии, все чаще стали появляться фамилии молодых летчиков, среди которых были Гура, Никитин, Минаев, Авотесян, Шишов и другие. Все без исключения они принимали участие в воздушных боях, штурмовых действиях по аэродромам противника, летали на разведку, прикрывали наземные войска. Некоторые уже имели на своем счету по одному, а то и по два сбитых самолета. Среди молодежи, следует заметить, особенно выделялись Александр Колдунов и Николай Сурнев. У них удивительно быстро развивались профессиональные качества, необходимые летчику-истребителю: умение точно ориентироваться, быстро и правильно оценивать обстановку в воздухе, определять свое место в бою и метко стрелять. В числе других их отличало и высокое мастерство в технике пилотирования. Словом, в ратном труде они не уступали тем, кто начал войну значительно раньше.

За минувшие четыре месяца боевой работы изменения произошли не только в рядах летно-технического состава. Все службы нашей дивизии отвечали выполнению поставленных задач. Так, под руководством подполковника Б. П. Колошина оперативно и слаженно действовал штаб дивизии. Его коллектив состоял из способных, дисциплинированных и думающих офицеров. Помню майора Б. Ефимова, капитана А. Орлова, позднее в штаб прибыл энергичный и знающий штабную работу майор М. Векслер. У самого Бориса Петровича Колошина была хорошая оперативно-тактическая подготовка, но отличало его и другое - строгая уставная требовательность к выполнению служебных обязанностей, которую он умело сочетал с высокой культурой в обращении с подчиненными. Четко отладил техническое обеспечение напряженной боевой работы полков инженер авиадивизии Н. И. Алимов. По количеству исправных на каждый день самолетов мы почти всегда шли в передовиках среди других авиасоединений 17-й воздушной армии, а это, в свою очередь, обеспечивало успешное выполнение боевых задач.

Юго-Западный фронт выходил на новые рубежи, к Днепру, в полосе между Запорожьем и Днепропетровском. Гитлеровское командование считало Днепр неприступной преградой, на которой Красная Армия не только будет остановлена, но и понесет огромные потери. Разведданные показали, что вражеские укрепления действительно очень надежные. На подходе к Запорожью они представляли собой несколько дугообразных полос с различными фортификационными сооружениями, с укрытиями для танков, самоходных орудий и бронетранспортеров. Пробить с ходу такую тройную линию обороны весьма трудно. Так что нашим наземным войскам

предстояло или обходить эти обводы, или вклиниваться в оборону с помощью артиллерии и авиации. Из опыта предыдущих сражений мы, летчики, знали, что поначалу будут применяться различные методы атак и тот, который окажется наиболее действенным, станет затем развиваться всеми средствами.

На рассвете 10 октября 1943 года левое крыло войск Юго-Западного фронта перешло в наступление. Первый штурм успеха не принес. Противник яростно сопротивлялся и переходил в контратаки большими группами танков. Однако наши войска нашли слабые места: одно в районе речки Мокрая, другое - вдоль железной дороги на участке Камышеваха - Запорожье. Кроме этих мест были заняты выгодные позиции северо-западнее города, с которых сдерживались контратаки противника.

В воздухе также развернулись ожесточенные бои. Немецкое командование противопоставило нашей авиации не менее 700 самолетов. Над полем сражений часто скапливалось до 150 самолетов с обеих сторон. По характеру боевых действий они располагались на разных высотах.

Так, штурмовики работали почти у самой земли, бомбардировщики занимали средние высоты, а истребителям приходилось менять высоту и вести воздушные бои в зависимости от обстановки.

В этой операции мне запомнился исключительно трудный день - 13 октября, когда 8-я гвардейская и 12-я армии рассекли оборонительные линии немцев в трех местах и прижали войска противника к самому Днепру. Напряжение дивизии по количеству вылетов и сложности выполняемых задач чрезвычайно возросло. Все три полка вылетали группами - одна за другой, с минимальными по времени интервалами. Самолеты на земле находились считанные минуты, только для того, чтобы пополнить боеприпасы, заправиться топливом. Одни приземлялись, другие взлетали. Особенно отличились в тот день летчики Середин, Сырцов, Панин, Тайч, Фролов, Сидоренко, Лазовский. Ведя воздушные бои, они со своими ведомыми сбили одиннадцать фашистских самолетов. Группа, возглавляемая командиром 897-го полка капитаном Марковым, прикрывала действия штурмовиков на поле боя и не раз отсекала атаки "мессеров". Летчики этой группы Каравай, Мошин, Акинин, Заварухин, Бень действовали самоотверженно, мастерски. Они надежно обеспечили выполнение задач, поставленных штурмовикам.

Труднее всех приходилось летчикам, летавшим на самолетах Ил-2. Они, как правило, работали на малых высотах, часто подвергались атакам истребителей, зенитному обстрелу, находясь над целью длительное время и выполняя по нескольку заходов,

чтобы поразить атакуемые объекты противника.

В тот день я дважды летал на прикрытие штурмовиков. Две группы Ил-2 блокировали правобережье Днепра в шести - восьми километрах севернее плотины Днепрогэса. Перед тем как нам появиться над районом действий, артиллерия уже нанесла удар по этому месту. Штурмовики перестроились в кильватер, встали в круг и приступили, как мы, истребители, выражались, к черновой работе. Пикируя один за другим, они исчезали из поля зрения за стеной пыли, дыма и гари, поднятой артиллеристами, затем снова появлялись из дымной завесы, чтобы занять исходное положение для повторных атак. Мы прикрывали "горбатых".

Командный пункт воздушной армии располагался тогда на левом берегу Днепра - на крыше школьного здания, откуда хорошо просматривался противоположный берег. Но там, где работали "ильюшины", трудно было разобраться в сложившейся обстановке, и генерал Судец запросил по радио ведущего группы штурмовиков. Ведущий Сергей Родинка молчал. Не ответил он и на второй запрос. Тогда я назвал свой позывной и сообщил командующему, что "илы" делают третий заход на цели, что работают они отлично, а мы выше штурмовиков ведем воздушный бой с "мессерами".

После посадки выяснилась причина отсутствия связи с ведущим группы штурмовиков. У старшего лейтенанта Родинка была повреждена бортовая рация.

А штурм Запорожья продолжался всю ночь. С аэродрома хорошо было видно мерцающее зарево пожаров. Особенно яркие всполохи появлялись там, где горели склады с горючими материалами и боеприпасами. Наши бомбардировщики до рассвета бомбили переправы. Тысячи гитлеровцев нашли свой конец на дце Днепра.

Утром 14 октября мы узнали - Запорожье наше!

Значительно позже стало известно о том, что днепровская плотина и примыкающие к ней сооружения были подготовлены немцами к взрыву, к полному уничтожению, но осуществить коварный замысел им не удалось. Узнали мы и другое. Бои за Запорожье только еще начались, а Центральный Комитет ВКП(б) уже занимался вопросом восстановления Днепрогэса. В связи с этим мне вспоминается другой день тех событий. Борис Петрович Колошин доложил мне, что в дивизию из штаба воздушной армии привезли два комплекта фотооборудования для воздушных съемок и приказ сфотографировать проран плотины. Я не придал тогда этому особого значения, меня удивило одно: почему нам, истребителям, заниматься такими съемками? Однако рассуждать военному человеку в подобных ситуациях не приходится, я

приказал установить на свой самолет аппаратуру и стал готовиться к заданию. Поручать столь незнакомое дело кому-то другому не решился.

С помощью инженера Алимова фотоустановку смонтировали на самолете более-менее удачно, правда, в нижней части фюзеляжа пришлось вырезать отверстие для объектива. Можно было лететь. Но как? На плотине и в районе ее стояли десятки зенитных точек противника. С какой же высоты производить съемку? Если с малой, с бреющего полета, то как выйти точно на такую малую цель? Ответов на эти вопросы никто не знал.

Пришлось мне слетать тогда один раз - без выхода на плотину. Очень важно было наметить ориентиры выдерживания прямолинейного полета. Второй раз взлетел уже для съемки. Установил скорость пятьсот километров в час, высоту полета пятьдесят метров. И вот берег Днепра. Вышел точно, включил фотоавтомат. Над плотиной самолет находился не более двух секунд. За это время ни одна зенитная точка гитлеровцев не успела даже изготовиться к бою. Не сомневаюсь, немцы даже не поняли цели моего полета, приняли, должно быть, за шального. А я для большей гарантии решил повторить съемку и на обратном пути. Когда мой самолет оказался вновь над Днепрогэсом, впереди по курсу полета блеснул сноп трассирующих снарядов из немецких "эрликонов". Крутым разворотом удалось выйти из прицельного огня. Все обошлось хорошо. В тот же день фотопленка была отправлена в штаб 17-й воздушной армии.

Забегу на четверть века вперед. Спустя долгие годы после разгрома фашистской Германии сидели как-то с маршалом авиации В. А. Судцом и вспоминали дни войны. Я рассказывал о днепровской плотине. Владимир Александрович внимательно слушал, потом подошел к большому секретеру, достал что-то из него и протянул мне:

- Возьмите на память. Кажется, ваша работа...

На фотографии был ясно виден проран днепровской плотины. И тут Владимир Александрович коснулся одной детали, о которой многие ничего не знали. Оказывается, в ночь на 14 октября 1943 года, когда шли бои в непосредственной близости от плотины, две специальные группы работали по особому плану командования Юго-Западного фронта. Одна группа, проникнув внутрь плотины, перерезала провода, соединявшие схему взрывного устройства, другая, состоявшая из нескольких водолазов, проверила подводную часть сооружения. Таким образом, благодаря этим смельчакам враг не смог уничтожить плотину.

А мои воспоминания о боях в Запорожье связаны еще с

одним, трагическим событием тех дней. Смертью храбрых в воздушном бою пал командир 866-го истребительного авиаполка майор П. М. Иванов. Полк потерял мужественного бойца, хорошего товарища. Иванова нашли на берегу Днепра. Возле его тела распластался купол парашюта. Значит, Петр Михеевич был вынужден покинуть подбитый самолет скорее всего раненным, и смерть наступила прежде, чем его нашли.

Да, в небе нет укрытий - ни бугорка, ни ямки, которыми обычно пользовались красноармейцы в наземных боях. Летчик любого ранга - будь то даже генерал или маршал, - вступая в воздушный бой, становится рядовым воздушным бойцом. В ходе боя ему, конечно, надлежит командовать, но и самому атаковать, а подчас и защищать себя от противника, противопоставляя ему умелый контрманевр. Словом, командир-летчик в стороне от боя быть не может. Вылетая на задание, он всегда находится в одном строю вместе со своими бойцами - и сам боец.

После освобождения Запорожья в дивизии пришлось провести некоторые организационные изменения. Наши полки были вооружены самолетами Як-1, Як-7, Як-9П, Як-1б. В принципе все эти машины были одной конструкции, но с некоторой технической модернизацией и разницей в вооружении. Для летного состава весь комплекс этих модернизаций не имел особого значения. Пилотировать все машины было одинаково, но для технического состава наличие разных серий самолетов в одном подразделении очень затрудняло подготовку машин к боевым вылетам. Не случайно инженер Алимов давно стремился упорядочить этот вопрос, и вот выкроилось время для такого мероприятия - самолеты передавались из одних эскадрилий в другие. Проходило это с детальной проверкой их технического состояния. Казалось бы, чего проще - обменяться самолетами? Однако не обошлось без осложнений. Дело в том, что каждый авиационный техник знал свою машину до винтика, а летчик, как говорят, чувствовал ее в полете каждой своей клеточкой. Словом, был тот обмен для многих точно расставание с живым и близким существом.

Помню, стоим мы с Алимовым и наблюдаем, как один техник предъявляет претензии другому по поводу содержания самолета, а тем временем к нам подходит лейтенант Меренков и обращается с просьбой оставить ему его истребитель. Доводы простые и ясные: сбивать фашистов, как прежде, лишившись своего самолета с пушкой, он не сможет, мол, приспособился к нему и в особенности к пушке. Меренков говорил правду. Вспомнил я, как в одном из боев он предупредил меня по радио, что будет снимать "фоккера", и просил наблюдать за ним.

Действительно, сбил немца на моих глазах, израсходовав при этом всего лишь четыре снаряда из своей пушки. Пришлось уступить.

Вскоре после распределения самолетов подполковник Колошин доложил приятную новость: в дивизию прибыло пополнение специалистов по вооружению. Докладывал об этом Борис Петрович с какой-то веселой и хитроватой улыбкой. И вот иду я знакомиться с пополнением. Что же вижу? Все прибывшие оружейники... девушки! Мы привыкли к тому, что служба связи лежала на их руках, но содержание в надлежащем порядке боеприпасов, ремонт, подготовка оружия к бою... Как-то не укладывалось в голове, что эти хрупкие девчата справятся с работой, которая требовала и мужской силы, и сноровки. Как они будут управляться с тяжелыми железными предметами в зимнюю стужу? Наконец, как будут строиться их взаимоотношения со своими непосредственными командирами - молодыми парнями, летчиками?

Так я думал сначала, но все потом устроилось, и довольно неплохо. Летчики подтянулись. Многие из них стали больше обращать внимания на свой внешний вид. Девушки к непосредственным участникам воздушных боев, разумеется, не относились, но в то же время без их участия не обходился ни один боевой вылет. Ведь без пулеметов и пушек какая у истребителя работа. Да и бомбы девчата научились подвешивать сноровисто, ловко. Работа у наших оружейниц спорилась.

С благодарностью вспоминаю бойцов дивизии: Олю Каравай - хранительницу всех наших боеприпасов, которые она очень строго распределяла по самолетам; замечательных оружейниц Марию Пиотровскую, Олю Миргородскую, Елену Поцыба, Лиду Ворожебскую, Екатерину Зиновьеву да и всех остальных. После войны мужьями многих из них стали те летчики и техники, с которыми они вместе несли тяготы фронтовых лет.

Давно мне довелось убедиться в том, что близость аэродромов к линии фронта - весьма значительный фактор в успешных действиях авиации. Проще говоря, легче воевать. Бывало, отстанешь от наземных войск в силу каких-либо причин - тут тебе и всякие неурядицы, а главное - нарушение надежного прикрытия войск с воздуха. Были случаи, когда наши аэродромы находились в 50 - 70 километрах от линии фронта. Казалось бы, что тут особенного - семь минут полета. Но противник за это время успевал отбомбиться и улететь без потерь. А для нас практически получалось бесполезное расходование горючего да постоянное нарекание наземного командования.

К счастью, с начала боевых действий в нашей дивизии

сложилась хорошая традиция - первыми занимать отбитые у врага аэродромы. Так что все службы дивизии и полки действовали в таких случаях точно и расторопно. Но надо сказать, не так уж и легко было занимать аэродромы первыми. Посадку самолетов иногда приходилось производить, прикрывая самих себя от воздушного противника, то есть часть летчиков еще вели над аэродромом бой, а другие приземлялись. Бывало, что садились под обстрелом вражеской артиллерии, на ограниченные полосы - в ожидании, пока разминируют весь аэродром. Так, например, получилось в районе Запорожья, на аэродроме Мокрое, откуда летчики Каравай, Мошин, Акинин, Лазовский, Тайч, Фролов, Колдунов, Сырцов со своими ведомыми буквально выживали фашистов.

Еще задолго до освобождения этого аэродрома летчики дивизии регулярно навещали его и держали под наблюдением. Делалось это просто. Пара или четверка самолетов из разных полков в течение дня несколько раз с бреющего полета выскакивала на Мокрое, делала один-два захода по стоянкам самолетов и так же неожиданно исчезала. Фашисты не успевали даже привести в действие зенитные пулеметы. Это, конечно, были не массированные удары, а короткие атаки, но и они держали немцев в постоянном напряжении.

Как-то до меня дошел слух, будто один из летчиков поспорил, что он может в момент атаки приземлиться на фашистский аэродром и затем взлететь. Для чего? Да так! Позлить немцев. Ну и якобы выполнил свое намерение - выиграл у товарища порцию "фронтовой". Фамилию его я так и не узнал. Следовательно, и мер никаких не принял, но то, что мои бойцы могли сотворить такую шутку, в этом я не сомневался.

Запорожская операция завершилась. Она ознаменовалась не только освобождением Запорожья. Наши войска сделали все возможное, чтобы спасти Днепрогэс. Рухнули надежды Гитлера на непреодолимую преграду Днепра. Во многих местах тысячи красноармейцев форсировали могучую реку не по мостам и наведенным переправам, а на рыбачьих лодках, на маленьких, наскоро сбитых из разной рухляди плотах, на чем попало - вплоть до телеграфных столбов, а порой и просто вплавь под огнем противника. Все это мы видели с воздуха и считали себя в большом долгу перед мужественными бойцами царицы полей.

Помощь наземным войскам в решении их планов всегда являлась основной задачей нашей авиационной дивизии. Не случайно и оценка наших боевых действий зависела главным образом от результатов продвижения вперед наземных войск. Даже удачные воздушные бои нельзя было считать серьезным

достижением, если они носили только характер дуэлей в воздухе, без учета интересов пехоты. Вот почему каждая похвала в наш адрес, исходившая от сухопутного командования, вдохновляла нас, авиаторов, придавала новые силы. Таких примеров было много. Приведу лишь одну выдержку из приказа командующего 8-й гвардейской армией генерал-лейтенанта В. И. Чуйкова, относящуюся к действиям истребительной авиации:

"...За период Запорожской операции авиация с поставленной задачей поддержки 8-й гвардейской армии справилась отлично. Летчики-истребители надежно прикрывали боевые порядки частей и храбро дрались в воздушных боях с фашистскими стервятниками, расстраивая боевые порядки бомбардировщиков противника, нанося им большие потери, очищая воздух от немецких истребителей над полем боя..."

Дивизия действовала в двух направлениях - помогала громить врага на острове Хортица и взаимодействовала с наземными войсками в районе Никополя. После гибели командира 866-го истребительного авиаполка майора Иванова командовать полком стал майор Степан Никифорович Кузин. Новому человеку в коллективе всегда нужна помощь, тем более в боевой обстановке. Я проверил его технику пилотирования со всем пристрастием прошлого инспекторского опыта. Летал Кузин хорошо, но прежде чем командовать полком, ему нужно было детально ознакомиться с районом боевых действий. Такое ознакомление возможно только в полете, и я взял командира полка ведомым.

За нами, помню, летели Панин, Колдунов, Сырцов, Бондарь, Середин, Шамонов - сильные пилоты. Перед тем как идти на Никополь, я завел группу на Хортицу с тем, чтобы Кузин познакомился с районом поподробнее. Над южной частью острова Хортица нависла серая пелена от поднятой земли и дыма. Там работали штурмовики под прикрытием "лавочкиных" 9-го смешанного авиационного корпуса, которым командовал генерал-майор авиации Олег Викторович Толстиков. Наша дивизия иногда базировалась вместе на одних аэродромах с частями этого корпуса, вместе выполняли задачи, поставленные командованием 17-й воздушной армии. Так что летчики нашей дивизии и корпуса дружили друг с другом, и, когда я подвел свою группу к "лавочкиным", все обменялись приветствием, покачивая плоскостями боевых машин.

На подходе к Никополю я заметил на переднем крае наших войск полосу черного дыма - подумал, что бомбят, но никаких бомбардировщиков мы не обнаружили, а заметили артиллерийские вспышки. Это тяжелая артиллерия противника

вела интенсивный огонь по расположению наших войск восточнее Никополя.

Один заход на штурмовку вражеских батарей заставил их прекратить огонь, но никто не ожидал, что мы попадем в зону сильного огня крупнокалиберных зенитных пулеметов "эрликон". Подавили и их. Домой только двое из нашей группы, кажется Шамонов и Панин, прилетели с пробоинами в крыльях. Ничего сложного в этом полете не было. Однако новый командир полка, майор Кузин, после посадки поблагодарил меня и летчиков за совместный полет. Он понял, что к нему отнеслись очень внимательно, и приступил к боевым делам, словно с летчиками 866-го истребительного работал давным-давно.

Довольно часто командующий 17-й воздушной армией генерал В. А. Судец вызывал своих командиров дивизий в штаб армии для ознакомления нас с положением на фронте, с предстоящими задачами. Вскоре после Запорожской операции Владимир Александрович сообщил нам о грандиозных перспективах предстоящего наступления на широком участке 3-го Украинского фронта. (20 октября 1943 года Юго-Западный фронт был переименован в 3-й Украинский.)

К слову сказать, гитлеровское командование считало, что наступивший осенний период и потери Красной Армии при форсировании Днепра не позволят нам развивать дальнейшее стремительное наступление. Немцы рассчитывали, что это будет способствовать завершению глубоко эшелонированной обороны противника на Правобережной Украине. Однако Владимир Александрович настроил нас на самые активные действия, и в ближайшие дни.

Командарм предупредил о тяжести предстоящей боевой работы в условиях осенней распутицы, о силах противника. Только в низовье Днепра фашистское командование сосредоточило тридцать две дивизии, располагало и сильной авиацией - 700 самолетов. Наша армия к тому времени насчитывала в общей сложности до 680 самолетов.

Почти три с половиной месяца после Запорожской операции шли изнурительные, тяжелые бои в полосе городов Никополя, Апостолова, Кривого Рога. В связи с плохой погодой временно пришлось изменить тактику действий - летать малыми группами. В наиболее сложных метеорологических условиях, когда высота облачности не превышала двухсот метров, а видимость сокращалась до двух километров, на боевые задания летчиков водили сами командиры полков и их ближайшие помощники - командиры подразделений.

Можно сказать, что в этот период авиация нашей 17-й

воздушной армии, независимо от сложной обстановки, самостоятельно блокировала две основные магистрали - железнодорожную и шоссейную, - идущие от Никополя на Кривой Рог. Кроме того, все это время и переправы противника в районе днепровской дельты подвергались налетам. Именно здесь, в низовьях Днепра, наша дивизия и летчики 9-го смешанного авиакорпуса под командованием генерал-майора авиации А. В. Толстикова уничтожили огромное количество техники, транспорта, живой силы и боезапасов противника.

Приведу лишь один пример. На прикрытие штурмовиков в район Никополя вылетела восьмерка, ведомая командиром 659-го истребительного авиаполка майором В. М. Смешковым. Южнее Никополя, в десяти километрах от города, летчики обнаружили две понтонные переправы, забитые фашистской техникой и солдатами. Погода стояла плохая. Сплошная облачность ползла на высоте не более двухсот метров. Видимо надеясь на это, полагая, что наши самолеты не появятся, противник средь бела дня и начал переправу. Но вот что получилось. Смешков разделил штурмовики и свои самолеты на две группы, и они одновременно ударили по понтонным переправам. Понтонные ленты оказались настолько уязвимы и непрочны, что через несколько минут после бомбежки и пушечно-пулеметного огня стали уходить под воду на глазах у летчиков. После четвертой атаки на поверхности воды остались одни только барахтающиеся солдаты. Вся техника противника ушла на дно...

В эти дни летчикам нашей дивизии нередко приходилось выполнять задания по воздушной разведке тактического плана в интересах наземных войск. Генерал Судец хорошо знал особенности и возможности своих дивизий. Мало того, он знал всех лучших летчиков почти поименно. Владимир Александрович особенно ценил истребителей, которые умели вести разведку в любых погодных условиях, и часто давал им задания лично, минуя штабы дивизий. Кто, как не истребитель, умеющий отлично ориентироваться на местности, маневрировать на малых высотах, мог решить задачу детальной разведки, да еще в условиях плохой погоды! Бомбардировщики обычно занимались аэрофотосъемкой, которая не всегда вскрывала то, что требовалось для наземного командования. Штурмовики умели хорошо "читать" землю, но подвергались большой опасности в полетах без прикрытия. Вот и ложилась на плечи истребителей разведка не только поля боя, но и подходов к линии фронта.

Могу не хвастаясь сказать, что в нашей дивизии было достаточно таких разведчиков, от которых противник, бывало, не мог укрыться никакой маскировкой. Такие летчики, как Новиков,

Колдунов, Батаров, Чурилин, Фролов и другие, успешно выполняли задачи воздушной разведки, имевшей решающее значение в сражениях армий.

А в первых числах февраля 1944 года произошло событие, навсегда вписавшее в боевую летопись воздушной армии имена бесстрашных ее бойцов. Летчики-штурмовики капитаны К. Н. Шакурский и В. Г. Яцын, оказавшись в безвыходном положении, совершили огненный таран. У многих пилотов возникал тогда вопрос: почему Шакурский и Яцын не воспользовались парашютом, когда их самолеты загорелись? На этот вопрос никто не смог бы дать точного ответа. Предполагали всякое: недостаток высоты, чтобы воспользоваться парашютом, возможность оказаться во вражеском плену.

...2 февраля в районе Никополя капитан Шакурский расчетливо и хладнокровно направил горящий самолет в паровоз. Удар был настолько мощным, что весь эшелон пошел под откос. 6 февраля капитан Яцын избрал своей последней целью большое скопление вражеских войск в траншеях. Летчики нашей дивизии были свидетелями этих огненных таранов. Прикрывая штурмовики, они видели горящие, но еще управляемые машины, на которых Шакурский и Яцын выбирали цели для последних атак. Никто не хотел отдавать свою жизнь легко и просто.

Вечером 6 февраля пилоты начали разбор прошедших днем боевых вылетов. Под впечатлением гибели капитана Яцына кто-то затронул вопрос о таране в воздухе. Мне хотелось услышать, как понимают летчики этот вопрос, в чем скрыта необходимость применения тарана в процессе воздушного боя, да и существует ли вообще эта необходимость.

Разговор больше сводился к тому, какой маневр для тарана выгоднее применять, какой деталью самолета лучше осуществить удар по противнику - так, чтобы его уничтожить, а самому остаться живым.

Пришлось включиться в обсуждение. Я говорил о целесообразности тарана вообще. На мой взгляд, хорошо подготовленный летчик, израсходовав боеприпасы, сумеет применить маневр, имитирующий атаку, чтобы хотя морально воздействовать на противника, чем оказать помощь своим товарищам.

Говоря о таранах фашистских бомбардировщиков в начале войны, в небе на подступах к Москве, я напомнил о том, что тот период боевых действий являлся самым критическим для нас. В те решающие дни красноармейцы шли на лавину фашистских танков с ручными гранатами. Многие летчики следовали их примеру, но далеко не у всех тараны заканчивались

благополучно. Бывали случаи, когда, атакуя самолет противника (особенно ночью), молодые летчики, не умеющие точно соразмерить скорость сближения с противником, врезались в него и гибли, не успев выпустить ни одной пулеметной очереди. Многие корреспонденты армейских да и центральных газет освещали те столкновения, как тараны. По-своему они были, конечно, правы. Откуда неспециалистам знать все тонкости сложной динамики воздушных боев?..

Наш разговор в тот вечер, думается мне, закончился с пользой. Во всяком случае, летчики поняли мое отношение к воздушным таранам.

Памятным месяцем для дивизии был февраль сорок четвертого года. За образцовое выполнение боевых заданий в низовьях Днепра, за освобождение городов Никополя и Апостолова 13 февраля наша 288-я Павлоградская истребительная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени. Награду надлежало получить в Москве. Эту почетную миссию и поручили выполнить мне и двум молодым летчикам. Один из них - Александр Колдунов, другой - Николай Сурнев.

В день получения ордена летчики зашли ко мне домой, и мы пешком направились в Кремль. Для моих спутников первое посещение Кремля было большим событием в жизни. Они расспрашивали меня обо всем, что касалось места и церемонии награждения. Когда мы подходили уже к бюро пропусков у Спасских ворот, Александр Колдунов заметил:

- Вы, товарищ командир, все тут знаете и идете как домой.

Доля правды в его словах была. Начиная с 1934 года по 1938 год мне приходилось участвовать в воздушных парадах над Красной площадью, и нас, участников парада, всегда приглашали на правительственный прием, который устраивался в Георгиевском зале Кремлевского дворца. Последний раз я был там после возвращения с Халхин-Гола.

Счастливые и гордые, мы возвращались в свою дивизию с первой боевой наградой.

А зима на юге Украины в сорок четвертом году выдалась короткой и мягкой. Не успела она закончиться, как начался бурный весенний паводок. Жирная украинская земля на глазах превращалась в топи. Раскисли грунтовые аэродромы. Только на окраине Кривого Рога находилась одна бетонная взлетно-посадочная полоса - и та оказалась недостроенной. Ее ограниченные размеры не могли удовлетворить в полной мере боевую деятельность авиационного соединения. Шестьсот тридцать метров в длину и сорок в ширину, без рулежных дорожек и самолетных стоянок - такая площадь обеспечивала от

силы работу двух полков. И вот на эту полосу 28 февраля перебазировалась вся наша дивизия да еще полк штурмовиков. Выкраивали каждый квадратный метр. Самолеты пришлось поставить крыло к крылу вдоль обеих сторон полосы, а колеса - на самую кромку, чтобы как-то сохранить ее ширину.

Глядя на такую картину, становилось тяжко на душе, и в памяти невольно возникали горящие самолеты на аэродромах Испании, Монголии, нашей земли, так внезапно оккупированной немцами.

Вспомнился первый день войны, когда на аэродромах западной границы немцы уничтожили почти все наши самолеты. Мой друг, известный летчик-истребитель Михаил Нестерович Якушин, был тогда в составе инспекционной группы Генерального штаба Красной Армии. Он прилетел на один из пограничных аэродромов в канун войны и был очевидцем событий, когда на рассвете все аэродромы, в том числе в районе местечка Старый Двор, где размещался истребительный авиаполк Николаева, подверглись массированным ударам фашистской авиации. На аэродромах всюду горели наши невзлетевшие самолеты. А командиры частей всех родов войск все еще находились под гипнозом сурового предупреждения - не поддаваться ни на какие пограничные провокации со стороны немцев!..

По совету Якушина, командир полка Николаев успел перебазировать лишь менее половины самолетов на аэродром в районе города Лида. Из-под Белостока мой однокашник по летному училищу Герой Советского Союза Сергей Черных успел вывести из-под удара гитлеровских самолетов и танков только летно-технический состав. Все его самолеты были уничтожены. То же самое происходило и на других пограничных аэродромах. До последней минуты над всеми командирами давлело необъяснимое распоряжение: "Не поддаваться провокациям!" Проявление личной командирской инициативы было равносильно тому, что добровольно предстаешь перед военным трибуналом...

Но все это прошлое. Вернусь на криворожскую полосу. К тОхму времени многое изменилось, однако война-то продолжалась. И вот смотрел я на две сплошные линии самолетов и думал, как бы не повторить 22 июня сорок первого. Вывернется откуда-нибудь хотя бы пара "мессеров" - и достаточно будет одного захода, чтобы зажечь несколько самолетов, а там и остальные начнут рваться... Промахнуться-то по такой цели невозможно.

Мои мысли прервал подъехавший "виллис". Из машины вышли командарм Судец и член Военного совета Фронта генерал-лейтенант Желтов. Командарм появился здесь первый раз, и то,

что предстало перед его взором, заставило насторожиться. На полосе все походило на подготовку к праздничному параду.

- Какие меры приняты на случай появления противника? - спросил Судец.

Аэродромные зенитные точки, наблюдательные пункты, в торцах взлетно-посадочной полосы по две пары самолетов, готовые к взлету, - вот все, что стояло на аэродроме на случай налета немцев. Судец решил проверить, как отражение противника будет выглядеть в действительности, и приказал поднять в воздух одно дежурное звено. Взвилась ракета. На взлет пилоты затратили сорок восемь секунд. Не так и плохо. Труднее было с посадкой. Стоило какому-нибудь самолету на пробеге после приземления уклониться хотя бы на один градус - он начал бы сшибать другие машины, как кегли.

Член Военного совета фронта Желтов, разумеется, не мог во всех деталях оценить возникшие трудности. Для этого надо быть летчиком, однако и он обратил внимание на главное - невозможность рассредоточить самолеты - и коротко высказал свое мнение:

- Рискуете многим...

Эти слова можно было принять и как добрый совет, и как предупреждение. В знак согласия я заметил:

- Нам с вами приходится рисковать чуть ли не каждый день.

Слова "нам с вами", похоже, не понравились Желтову. Он многозначительно посмотрел на меня и ничего не ответил. Больше нам не довелось встречаться на фронте. И, когда спустя тридцать четыре года после войны я прочитал в "Правде" Указ о присвоении генерал-полковнику Желтову звания Героя Советского Союза, в памяти невольно всплыли те бесконечно тревожные дни и короткая встреча на криворожском аэродроме...

А тогда весенняя распутица основательно связала руки не только нам, авиаторам. С огромным трудом продвигались вперед, не давая врагу пауз для отдыха, и наземные войска фронта. Чего только не приходилось видеть в ту весеннюю распутицу! Однажды по самые оси застрял в пути мой "виллис". Как ни старался шофер Владимир Станишевский, с места его так и не сдвинул. Пришлось ждать оказии. Минут через двадцать на дороге показалась группа красноармейцев, они-то и помогли. Я заметил, что некоторые бойцы шли босые: шаровары засучены до колен, кирзовые сапоги перевязаны за ушки и висят на плечах. А ведь недавно снег мокрый шел и не успел еще растаять.

- Почему идете босые? - спрашиваю одного.

Бойцы переглянулись, и вот один, у которого еще и гармонь висела через плечо, ответил так, что и возразить было трудно:

- Товарищ полковник! Грязь жирная, липучая - подметки оторвать может, а сапоги жалко, только что выдали. - И, словно желая окончательно оправдаться, добавил: - Вот до сухого бугорка дойдем, переобуемся, заодно и отдохнем...

А мы буквально колдовали на своих полевых аэродромах, борясь с распутицей. Устилали размокшие места соломой, камышом, засыпали песком - лишь бы взлететь. Нам помогало местное население из ближайших сел, из Кривого Рога. Помогали не только нам, летчикам, но и наземным войскам, у которых была своя забота: как доставлять к линии фронта боеприпасы, бензин, продукты питания, как эвакуировать раненых. Автомашины и даже транспорт на гусеничном ходу не могли справиться с этой задачей. Не раз приходилось наблюдать, как красноармейцы и селяне выстраивались в цепочку длиной до двух-трех километров и с рук на руки - живым конвейером - передавали артиллерийские снаряды и патроны.

Все транспортные самолеты 17-й воздушной армии, само собой, были мобилизованы на обеспечение фронта. Обычно такие полеты транспортников обеспечивались сопровождением истребителей, но в ту весну эта роскошь была не по плечу.

В один из дней четыре самолета Ли-2, полностью загруженные, оснащенные грузовыми парашютами, стояли на старте, готовые к взлету. Ждали, когда развеется туман. А мы решали вопрос - кого все-таки послать на сопровождение самолетов Ли-2. Решили, что лучше всего группу во главе со старшим лейтенантом Колдуновым. С ним пойдут летчики Сурнев, Фисенко, Шамонов.

Бывает же так: на всем маршруте видимость не более одного километра, а на переднем крае погода - лучше не придумать. И вот в тот самый момент, когда Ли-2 вышли к цели, шестнадцать самолетов Ю-87 штурмовали наши войска. Заметив транспортники, немцы ринулись на них, но не тут-то было - рядом оказались наши истребители.

Когда летчики вернулись с задания, с передовой сообщили, что четверка "яков" сбила пять фашистских самолетов, что боеприпасы сброшены точно и все бойцы восхищены действиями авиации.

Из пяти сбитых "юнкерсов" два самолета пополнили боевой счет Колдунова. Но победа досталась ему дорого. Он едва дотянул до аэродрома. На правом крыле его самолета от прямого попадания снаряда зияла сквозная дыра внушительных размеров. Когда эту пробоину разглядывали, кто-то удивленно произнес:

- И как он долетел?..

Стоявший рядом инженер нашей дивизии Николай Иванович

Алимов не без гордости заметил:

- Колдун все может! Он, если надо, на одном крыле прилетит.

Кличка Колдун закрепилась за молодым летчиком еще с первых дней его пребывания в полку, понятно, не в связи с каким-то случаем - просто как производное от его фамилии, для удобства в обращении. Летчики, распаленные боем, иногда вместо определенных радиопозывных называли друг друга по именам или таким вот "шифрам". Даже немецкие радионаводчики частенько предупреждали своих: "Ахтунг, ахтунг, Колдун! Ахтунг, Колдун!.." Колдунов привык к своему "рабочему" позывному и не обижался на товарищей.

А весна с каждым днем вступала в свои права. Подсыхали аэродромы, постепенно налаживалась погода. Нам удалось освоить уже две грунтовые площадки с плотным дерновым покровом. Туда перелетели и бомбардировщики, с которыми пришлось работать несколько дней. Помню, в одном из полетов на сопровождение в районе цели две большие группы истребителей противника пытались атаковать наши бомбардировщики, но сопровождение их оказалось надежным. Истребители из полков майора Маркова и майора Кузина не только отбили несколько яростных атак "мессершмиттов", но и уничтожили четыре машины противника.

Через два дня после этого вылета начальник штаба нашей дивизии подполковник Колошин вручил мне на аэродроме лист бумаги. Это был приказ, оформленный как полагается: за номером, с печатью, подписанный командиром и начальником штаба 262-й бомбардировочной дивизии. В нем объявлялась благодарность летчикам нашей 288-й, которые сопровождали бомбардировщики. С подобным случаем мне не приходилось встречаться. Обычно приказы такого содержания исходили из штабов вышестоящих соединений.

- Как понимать твой приказ? - спросил я полковника Тищенко, когда встретились на аэродроме.

- Как хочешь, так и понимай. Все мои экипажи, летавшие с твоими бойцами, в один голос заявили: просим объявить благодарность. - И, улыбнувшись, Тищенко добавил: - Можешь приказ к делу не пришивать, а объявить летчикам нашу благодарность надо.

Я заверил Тищенко, что приказ комдива бомбардировщиков зачитаю перед строем полков непременно.

Кривой Рог остался позади. Войска фронта двигались в направлении на Новый Буг. И на этом участке, так же как и на пройденном пути, враг цеплялся за каждый водный рубеж, пытаясь остановить продвижение наших войск. Во второй

половине марта бои на земле и в воздухе разворачивались главным образом в районе рек Ингулец и Ингул. Весенний паводок даже притоки этих рек превратил в сложные препятствия, в силу чего ожесточенные бои возобновились в районе между населенными пунктами Снигиревка - Новый Буг.

Мой командный пункт с радиостанцией наведения располагался в пяти километрах от поселка Баштанка. Дивизия прикрывала с воздуха действия подвижной конно-механизированной группы генерал-лейтенанта И. А. Плиева и 8-й гвардейской армии В. И. Чуйкова. Эта задача требовала от нас максимального напряжения.

8 марта перед рассветом на командный пункт дивизии позвонил генерал Плиев. Наступление началось. Нужна была поддержка с воздуха. А спустя два часа после разговора с Плиевым командир 897-го истребительного авиаполка майор Марков, вернувшись из первого боевого вылета, доложил, что в районе Христофоровки и Новоселовки истребители вели воздушный бой и сбили два Ю-87 и один "хейнкель". Еще Марков доложил, что наземная обстановка очень сложная: трудно разобраться, где свои, а где немцы. Только в одном месте дали сигнал красными ракетами "Мы свои!".

Майор Марков был прав. В том районе уже 9 марта противник был почти окружен. Его атаки в целях прорыва возникали в разных местах, гитлеровцы пытались найти слабые места, чтобы вырваться из окружения. С воздуха, да еще в плохую погоду, было действительно трудно разобраться, что творится на земле, где проходил передний край фронта, есть ли он вообще...

В эти же дни успешно работали авиаполки майора Смешкова и майора Кузина. Как только в небе появлялись просветы, летчики этих полков вылетали группами, а если ползли низкие облака, в полет уходили парами, четверками - на свободную охоту.

Подвижные силы 28-й армии, и особенно соединения генерала Плиева, двигаясь вперед, больше всех нуждались в горючем и боеприпасах. Наземные части тылового обеспечения не могли справиться с этой задачей, имея перед собой одни лишь размытые дороги, взорванные мосты да разрушенные речные переправы. Как всегда в таких случаях, наземным войскам помогала транспортная авиация 17-й воздушной армии. Охрану их обеспечивали истребители нашей дивизии в полном контакте о истребителями генерал-майора авиации Олега Викторовича Толстикова.

А конно-механизированная группа генерала Плиева на редкость стремительно двигалась вдоль железной дороги Новый

Буг - Николаев. Пытаясь оторваться от наших войск, немцы использовали подвижные железнодорожные составы. В один из тех дней три группы наших истребителей, возглавляемые летчиками Барченковым, Акининым и Меренковым, штурмовыми действиями полностью разгромили два железнодорожных эшелона противника, загруженных техникой и живой силой, а в воздушных боях над Владимировкой летчики, ведомые командирами звеньев Павловским и Тайч, в тот же день сбили три вражеских самолета.

В 17-й воздушной армии с начала ее существования сложилась хорошая традиция: почти все командиры дивизий, как рядовые пилоты, летали на боевые задания. А на войне, известно, любой полет связан с теми или иными неожиданностями. Были случаи, когда два командира дивизий вылетали на одно задание. Например, мне случалось летать с командирами бомбардировочных дивизий полковниками Недосекиным и Тищенко. Они летали бомбить заданные цели, а мы истребители - сопровождали их, прикрывая от атак самолетов противника. В таких случаях я еще до вылета договаривался с Недосекиным или Тищенко о всех деталях предстоящей боевой работы.

Говоря о традициях, я имею в виду личный пример командира, который особенно необходим в бою. В то же время у меня сложилось несколько отличное от принятого мнение по этому поводу. Я заметил, а точнее, каким-то внутренним чувством ощущал некоторую скованность в действиях моих ведомых летчиков, когда мы вылетали группой. Казалось, что в тех полетах противник для них дело второстепенное, главное - это уберечь меня, своего комдива. Несколько раз я пытался говорить по этому поводу, напоминал летчикам, что в любом боевом вылете за его исход отвечает в основном ведущий группы, но всякий раз мои бойцы отмалчивались, и только однажды командир эскадрильи капитан Петр Мошин откровенно признался:

- Товарищ командир дивизии, мы и так хорошо вас знаем, зачем нам нервы щекотать!

Мошин был прав. Все мои наблюдения сводились к тому, что летчики гораздо спокойнее летали со своими командирами звеньев и эскадрилий. Да что говорить! Вспомнил себя в должности командира эскадрильи - как однажды пришлось лететь вместе с главным советником по авиации республиканской армии в Испании сеньором Монте Негро. Ему вздумалось лететь на разведку, а я в тот раз думал только об одном - как бы его не сбили!..

И все-таки отказаться от боевой работы в небе, от схваток с

врагом один на один я не мог.

Войска нашего фронта с боями продвигались к берегам Южного Буга. Так же, как и на Днепре, противник предпринимал все возможное, чтобы перебросить свои войска и закрепиться на противоположном берегу. Бомбардировочная и штурмовая авиация нашей воздушной армии громила скопища отступающих. Железнодорожные станции, шоссейные дороги, мосты и речные переправы, занятые фашистами, находились под контролем с воздуха. А в дополнение к наземным коммуникациям фашистское командование пыталось организовать и "воздушные мосты". Многие десятки транспортных самолетов были задействованы, но и это не помогло противнику. Двенадцать Ю-52 были сбиты в районе Южного Буга нашими летчиками Меренковым, Твердохлебовым, Посуйко, Гура, Барченковым.

В те дни особую активность проявляли немецкие разведчики ФВ-189. Эти двухфюзеляжные самолеты - их попросту называли "рамы" - обладали хорошей скоростью, а главное маневренностью, которая дозволяла им довольно легко уходить от преследования. Однако и "рамам" доставалось! Датируя свою очередную победу пятнадцатым марта, летчик Твердохлебов заметил такой разведчик, искусно маскирующийся в разрывах облаков. Как немец ни маневрировал, Твердохлебов поймал его и сбил. Еще одну такую "раму" в тот же день уничтожили Колдунов с Шамоновым.

Немало над Южным Бугом потрудились летчики полка майора Маркова. В районе Березнеговатое и Снигиревка наши опытные бойцы Лазовский, Сидоренко, Бень, Каравай, Костецкий и другие в очень сложных погодных условиях переключались на боевую работу парами, находили и уничтожали цели.

Штурмовики действовали вместе с нами. Очень ценили они помощь истребителей. Помню, часто бывали случаи, когда, выполняя полеты по оперативному плану 17-й воздушной армии, в нашу дивизию звонили с других аэродромов с просьбой о прикрытии, а то бывало и еще проще: приземлится штурмовик-делегат, объяснит свою задачу командиру полка, уточнит все - и вот в условленное время над аэродромом встречаются обе группы и летят на задание.

Понятно, истребители гордились таким доверием и старались высоко держать свою марку.

Как-то я заметил пилота с синяком под глазом. Спрашиваю:

- Где это вы споткнулись?

Летчик бойко отрапортовал, что так-де и было:

- Вчера, товарищ командир дивизии, после вылета вылезал из кабины, поскользнулся и упал.

- Вчера ваша эскадрилья не летала, - уточнил я.

Потерпевший растерялся, долго молчал, но пришлось сознаться:

- Простите, товарищ командир. Это меня воспитывал мой ведущий...

Оказалось все просто. Накануне в одном из воздушных боев, вместо того чтобы атаковать бомбардировщик, ведомый вильнул в сторону. После полета состоялся принципиальный разговор с "конкретной оценкой" его действий.

Узнав об этом происшествии, мой заместитель по политчасти подполковник Вьюгин схватился за голову: "Подумать только! В дивизии мордобой!" Пришлось успокаивать:

- Так уж и мордобой. Не коллективный же. Ну поговорили между собой мужики - пришли к правильному выводу.

Однако для того чтобы Вьюгин окончательно успокоился, того младшего лейтенанта пришлось перевести в другое звено. В дальнейшем молодой летчик действовал в боях по старому принципу: один за всех, все за одного.

Словно разлаженная механическая система, рассыпаясь, разваливаясь на ходу, фашистская армия переползала Южный Буг в надежде перевести дух на противоположном берегу. Передовые части 3-го Украинского фронта под ночным покровом одновременно с противником форсировали реку и укрепились севернее железнодорожной Станции Воскресенск. Эта большая районная станция с многими запасными путями была забита десятками эшелонов, которые немецкое командование пыталось растащить в разные стороны от ударов с воздуха. Но все их попытки оказались бесполезными. Наши бомбардировщики и штурмовики работали, словно хорошо отлаженный конвейер. И мы, истребители, им помогали.

В одном из боевых вылетов лейтенант Гура, возглавляя четверку "яков", заметил, что какому-то эшелону удалось выйти с запасного пути на открытую магистраль. Этот эшелон вырвался из огня и, набирая скорость, уходил из опасной зоны. Лейтенант Гура с первой атаки вывел из строя паровоз. Эшелон остановился. Тогда наши летчики перестроились в "цепочку" и с бреющего полета, один за другим, прострочили пулеметными очередями весь эшелон. Начали рваться боеприпасы, поднялась паника - задание было выполнено.

Лейтенант Гура привел своих ведомых на свой аэродром, но, приземляясь на подбитом самолете, лишился глаза. Через две недели летчик вернулся из полевого госпиталя с черной повязкой на лице - ни о каких тыловых частях и слушать не хотел.

Не менее важными целями в те дни были переправы

противника через Южный Буг. Мне не раз доводилось видеть, как наши штурмовики обрабатывали переправу в районе Новой Одессы. Бомбы порой сбрасывали с вы-, соты не более тридцати метров, и случалось, что штурмовики возвращались на базы с пробоинами от осколков собственных бомб.. Можно представить, как точно ложились те бомбы по переправам противника!

Мы старались не отставать от своих товарищей по оружию. Полки дивизии первыми заняли одесский аэродромный узел. На свой риск сначала мы решили произвести посадку на одесском аэродроме тремя самолетами.

Это удалось. А затем с помощью минеров осмотрели весь аэродром. На нем стояли два транспортных немецких самолета и один грузоподъемный планер. Фашисты не успели перебросить их на свои запасные базы и даже уничтожить.

На аэродроме оказалось много воронок от бомбежек. Нужна была помощь, чтобы летное поле привести в порядок, и с начальником штаба дивизии мы отправились в Одессу.

В этом городе я никогда не был, но слышал об Одессе немало. И вот в поисках горисполкома мы с Колошиным едем по улицам города. Впечатление очень тяжелое. Немцы уничтожили все памятники старины, сожгли парки, скверы. Жители города прятались в катакомбах.

С большим трудом отыскали помещение на улице Льва Толстого, где временно расположился горисполком. Председатель его товарищ Б. П. Довиденко встретил нас радостно. Когда же Довиденко узнал, по какому вопросу мы приехали, он заверил нас, что это будет первая работа, за которую возьмутся жители города. Председатель горисполкома рассказал, в каком состоянии находится город, два с половиной года бывший в оккупации. Отступая, немцы готовились взорвать дамбу Куяльницкого лимана, чтобы затопить Одессу, но партизаны спасли город. Сильно разрушены были многие дома, гранитный парапет, порт. Проезжая по завалам улиц, людей мы почти не видели, и вдруг на рассвете утром у аэродрома появились сотни жителей города. Как мы были благодарны одесситам! Женщины, старики, дети - все трудились в меру своих сил, помогли нам восстановить аэродром, и дивизия приступила к боевой работе.

В первых числах мая генерал Судец сообщил, что нас посетит высокий гость бывший министр авиации Франции, представитель французского движения Сопротивления господин Пьер Кот. Признаться, нас это несколько удивило. Тогда генерал Судец объяснил, что Пьер Кот просил командование 3-го Украинского фронта ознакомить его с боевой деятельностью какого-либо авиационного соединения. Вот ему и предложили побывать в

нашей дивизии.

К встрече гостя готовились как подобает. Техники надраили самолеты, и те сверкали, будто заново отполированные, летчики привели свой внешний вид в приличное состояние. Ну, понятно, стол сервировали со вкусом: было хорошее крымское вино, даже бутылка шампанского, лежавшая в ведерке со льдом. Словом, все с душой, по-русски.

И вот первый день визита. Пьер Кот знакомится с самолетами, живо интересуется вооружением машин, подолгу беседует с летчиками, возвращающимися после боевых заданий. На следующий день гость приехал рано утром. Именно тогда состоялись полеты с целью ознакомить молодых летчиков 897-го авиаполка с районом боевых действий. "Старики" надежно прикрывали в воздухе своих питомцев, да так, что при встрече с четырьмя Ме-109 опытные бойцы В. Меренков и Р. Сидоренко сбили два "мессера", а спустя время командир звена Д. Барченков с молодым пилотом В. Колягиным срезали еще один вражеский самолет.

Все эти наши боевые дела, полеты происходили в присутствии Пьера Кота. Мы ничего не скрывали от него. Но было похоже, что гость чуточку сомневался в том, что ему пришлось видеть, полагая, будто командование фронта направило его в какую-то особую дивизию, укомплектованную одними асами. И неспроста к концу второго дня Кот обратился ко мне с просьбой показать ему, как летает кто-либо из молодых пилотов.

- Дело в том, - пришлось объяснить мне французскому гостю, - что у летчиков нашей дивизии, за исключением руководящего состава, средний возраст не более двадцати трех лет.

Кот смутился, а мы внесли предложение:

- Давайте сделаем так: выделим любого из тех, кто закончил летное училище не более двух лет назад и начал воевать уже после окончания Сталинградской битвы. Устраивает?

Показать свое мастерство в технике пилотирования у нас в дивизии могли десятки летчиков. Например, Сурнев, Фролов, Копитченко, Тайч, Посуйко, Лозовский, Сидоренко, Панин да и многие другие. Взвесив все, я решил остановиться на Александре Колдунове, и в первый раз обратился к нему не по-уставному:

- Саша, покажи-ка французу, как мы летаем! Все-таки бывший министр авиации. Небось кое-что в полетах понимает... - и представил Колдунова Пьеру Коту.

Перед гостем предстал худощавый, высокий пилот в солдатской шинели. В то время у нас не хватало летного обмундирования и Колдунов, прямо скажем, не смотрелся. Рукава шинели чуть ли не по локоть, кирзовые сапоги с короткими

голенищами. Только вот шлемофон, перчатки да летные очки говорили, что этот русский солдат - летчик.

Колдунов взлетел. Через несколько минут он появился над командным пунктом. На высоте двадцати метров на большой скорости он перевернул самолет на "спину", пролетел над всем аэродромом вниз головой и затем на минимально допустимой высоте исполнил динамичный каскад фигур высшего пилотажа.

Бывший министр был в восторге:

- Вот это солдат! Вот это летчик!

Оживленно жестикулируя, Кот повторял, что ничего подобного не мог ожидать, что бывал на довоенных авиационных праздниках в Тушине, где летное искусство демонстрировали мастера с многолетним стажем. Здесь же - сама молодость, отчаянная смелость, талант, который от бога!..

Бывший министр французской авиации не все еще учел, и я заметил:

- Господин Пьер Кот! Там, над аэродромом Тушино, мы летали без вооружения и боеприпасов, то есть в облегченном варианте, а старший лейтенант Колдунов каждую минуту готов к бою.

Вручал ли еще кому француз золотые часы - не знаю, но летчика-истребителя Колдунова он отблагодарил именно так.

Приближались дни форсирования Днестра. Одесская операция отвлекла 3-й Украинский фронт от непрерывного преследования врага. Немцам удалось основательно укрепиться на правом берегу реки. И вот задачу форсирования ее должны были выполнять войска 8-й гвардейской армии генерала В. И. Чуйкова, а нашей дивизии всеми силами предстояло способствовать успешным боевым действиям передовых частей этой армии. Мы, летчики, давно привыкли к тому, что каждое форсирование больших рек всегда сопровождалось ожесточенными боями и на земле, и в воздухе, так что готовились к боевой работе по всем правилам.

Как всегда перед очередным наступлением, С. А. Вьюгин, мой заместитель по политчасти, организовывал во всех полках нашей дивизии митинги, партийные собрания, на которых коммунисты призывали своих товарищей отдать все силы для разгрома врага. Комсомольцы вступали в партию, обещая следовать примеру коммунистов.

В ночь на 6 мая 1944 года одна из дивизий армии Чуйкова переправилась и сосредоточилась на правом берегу Днестра, в районе Ташлык и Шерпены.

Перед тем как выбрать место для командного пункта дивизии и установить там радиостанцию, мне предстояло самому увидеть

с воздуха этот занятый плацдарм и тщательно изучить в его районе наиболее характерные ориентиры. В полет на разведку, помню, взял с собой старшего лейтенанта Бондаря. И вот летим. Едва появились над правым берегом Днестра - немцы открыли по нашим самолетам ураганный огонь. Удалось засечь место зенитных батарей, да не только это. В лесистой местности оказалось большое скопление подвижной техники, танков, и с малой высоты полета все было видно как на ладони. Вернувшись с разведки, вместе с Бондарем нанесли на карту все увиденное. Эти данные оказались крайне необходимы для генерала Чуйкова и штаба 17-й воздушной армии.

Ну, а площадь плацдарма, на котором гвардейцы приступили к строительству оборонительных сооружений, оказалась чрезвычайно мала - по фронту вдоль реки примерно десять километров, да в глубину - от четырех до семи километров. Вся эта площадь, естественно, простреливалась противником с господствующих высот вдоль и поперек, и не только артиллерийским, минометным огнем, но и пулеметным. В общем, все сводилось к тому, что предстояли жестокие бои.

На следующий день после полета на разведку мы выбрали место для радиостанции наведения с хорошим обзором переднего края. Генерал Чуйков вначале предложил разместить рацию на территории своего командного пункта, но я убедил его в нецелесообразности такого размещения, и Чуйков согласился. Бойцы 8-й гвардейской помогли нам установить машину с аппаратурой, проще говоря, закопать ее в землю. Из земли торчала одна лишь антенна, а рядом с ней был окоп для выносного микрофона, репродуктора и телефонного аппарата.

Радиостанцию обслуживали младший сержант Семенов и связистка Люба (фамилию ее, к сожалению, не запомнил). Молодая девушка - на вид не более шестнадцати шустрая, с веснушками на вздернутом носике, работала она как огонь, но при этом успевала и посмотреть на себя в маленькое круглое зеркальце. Легко можно было заметить, что Любе нравился младший сержант Семенов, а она ему. У радиста были золотые руки. Неторопливый, спокойный, он прекрасно знал аппаратуру станции и полностью отдавался ей даже в свободные от дежурства минуты.

10 мая я с летчиком Гурой еще до рассвета вылетел на связном самолете к месту нашего командного пункта. После того как лейтенант потерял глаз, мне стоило больших трудов уговорить командарма оставить летчика в дивизии. Командующий разрешил, но без права полета на боевых машинах, хотя Гура отлично видел землю. В этом я убедился, проверяя его

технику пилотирования после ранения. И вот летим бреющим полетом. Самолет пилотирует Гура - мои руки лежат на бортах кабины. Лейтенант замечает это, и я знаю, что он благодарен мне за полное доверие. Впереди высоковольтная линия. "Видит ли Гура провода?" подумалось мне невольно. Видит - нырнул под них. На посадку заходим с ходу, маскируясь высокими тополями. И вдруг шерпеновский плацдарм точно взорвался! Земля, смешанная с пороховым дымом, вздыбилась, поднялась к самому небу сплошным коричневым валом. Это противник начал артиллерийскую подготовку. Теперь следовало ожидать и появления вражеских самолетов. Они не заставили себя ждать долго и над плацдармом появились, когда еще не рассеялся смрад от артиллерийской подготовки. Я успел отдать распоряжение на вылет дежурной эскадрилье, но наши самолеты были на полпути. Группу "яков" вел старший лейтенант Рагозин. Получив сведения об обстановке над плацдармом, он прибавил скорость. В группе Рагозина летел командир звена Тайч. Ему я приказал, чтобы он завел свое звено в тыл "юнкерсам" и отрезал им отход. А тем временем четверка Рагозина уже вступила в бой и сбила два самолета противника. Один наш самолет тоже был подбит. С дымящимся мотором летчик пытался дотянуть машину до левого берега, но не дотянул и врезался в середину Днестра. "Юнкерсы" стали уходить. На обратном пути они наткнулись на четверку Тайча и потеряли еще две машины.

Так закончился первый бой над плацдармом Шерпены.

- Все видели. Молодцы! Спасибо летчикам! - передали нам с командного пункта генерала Чуйкова. Выше награды, чем благодарность матушки-пехоты, для нас не было!..

Генерал Чуйков очень хорошо относился к нам, летчикам. Он неоднократно посещал наш командный пункт, с которого просматривался весь плацдарм. Запомнился такой случай.

В разгар боя Чуйков приехал к нам на КП и потребовал усилить прикрытие с воздуха, а также активизировать действия авиации по наземным целям. Я вызвал очередную группу "яков", ведущим которой был старший лейтенант Илья Павловский. Как раз в это время на КП появился и генерал Судец. Я доложил командарму о результатах боевых вылетов, о том, что на подходе очередная группа самолетов. Тут прозвучал сигнал вызова к телефону, и Люба протянула трубку Чуйкову:

- Вас, товарищ командующий.

Чуйков слушал молча, нахмурив брови. Потом коротко ответил:

- Все оружие к бою! - и, обращаясь к нам, пояснил: - Более пятидесяти танков занимают исходные позиции для атаки...

В это время старший лейтенант Павловский подходил со своей группой к плацдарму. Получив дополнительную корректировку на цель, он передал:

- "Сокол-1", вас понял. Танки вижу, начинаем работать...

Все летчики его группы мгновенно перестроились в боевой порядок. Ведущий пошел в атаку первым. И вдруг из репродуктора на командный пункт ворвалось громкое:

- Соколы-павлодарцы, в атаку! Ура-а-а!..

Все летчики разом подхватили призыв командира, и громкое разноголосое "Ура!" не смолкало до момента открытия пушечного огня по танкам. Судец строго посмотрел на меня и спросил:

- Товарищ Смирнов, почему ваши летчики нарушают дисциплину в эфире?

А я стоял молча и думал: "Вот они-то - достойные потомки павлодарских гренадеров!" Чем бы закончилось все - не знаю. Слава богу, заступился генерал Чуйков.

- Ты что его ругаешь? Летчики, можно сказать, на перевес со штыками в атаку идут, а тебе, видите ли, не нравится - дисциплину нарушили...

Словом, все обошлось. Оба командарма наблюдали за атакой в бинокли. От удара группы Павловского на плацдарме взметнулись три столба черного дыма. Горели танки. 37-миллиметровые снаряды автоматических пушек, установленных на наших самолетах, надежно пробивали верхнюю броню танков. Когда в воздухе появились две группы штурмовиков, я приказал Павловскому прекратить атаки и прикрывать "ильюшины" на случай появления истребителей противника.

Немцы не выдержали. Их танки после атак штурмовиков повернули обратно, в свои укрытия. Тогда Чуйков позвонил на свой КП:

- Используйте момент, поднимайте гвардейцев в атаку!..

Однако не все и не всегда шло так гладко. На следующий день небо над плацдармом накрыла низкая облачность. Казалось, можно было передохнуть, но вдруг над нами появился самолет-разведчик. Сделав два виража, он ушел. А минут через сорок в воздухе раздался характерный шипящий звук. "Мина"! успел подумать я, и тут же - взрыв, потом второй, третий. И пошло... На радиостанции повисла антенна. Семенов принялся поправлять ее, но я приказал ему лечь в укрытие. Пытаюсь позвонить на КП генерала Чуйкова - связи нет. Люба поняла, в чем дело, и мигом выползла из окопа. Я успел схватить ее за ногу, но в руке остался только сапог. Мины рвались в промежутке двух-трех секунд:

огонь вели из нескольких минометов. Минуты через три раздался писк телефонного зуммера это вызывали с армейского КП.

- Что случилось? - кричал кто-то на другом конце провода.

- Минометы накрыли! Дайте артогня!.. - кричу в ответ.

В это время шагах в десяти от окопа показалась Люба. Она держала в руке полевой провод и, ориентируясь по нему, ползком преодолевала последние метры. Я охватил ее за плечи и стащил вниз. В окоп спрыгнул взволнованный Семенов.

- Люба, ты ранена!

- Нет, только запылилась. Подай, пожалуйста, сапог!

Она села на ящик с ракетами, вынула из кармана гимнастерки расческу, маленькое зеркальце и расчесала волосы, долго и старательно укладывая свой любимый непокорный завиток...

Командный пункт нам пришлось перенести в другое место. А к концу мая гвардейцы генерала Чуйкова, вконец измотав гитлеровцев, заняли Шерпены и Пугачевы.

Рядовая связистка Люба и сержант Семенов приказом по дивизии были награждены медалью "За Отвагу".

Вспоминая все, выпавшие на твою долю, боевые дела, анализируя промахи, удачи, невольно приходишь к выводу, что продуманное применение в боевой обстановке радиосредств в значительной степени решало успех дела.

Так, радиостанция наведения обеспечила нам управление авиацией над полем боя. Летчики знали, что в любую минуту могут получить с земли необходимые указания, точные ориентиры размещения наземных целей или место нахождения, высоту и количество самолетов противника в воздухе. А сколько раз команды, поданные с помощью радио, спасали летчиков от смертельной опасности!

Помню, однажды лейтенант Поцыба с ведомым возвращались с боевого задания. Противника в воздухе не было, и пара наших истребителей спокойно, без оглядки подходила к своему аэродрому. В это время из окна между облаков выскочили четыре ФВ-190 и оказались в хвосте нашей пары. Дистанция между самолетами быстро сокращалась. Еще мгновение - и немцы откроют огонь. Но вот с земли поступило предупреждение - Поцыба резко развернулся, и "фоккеры" проскочили мимо. Завязался бой. Через несколько минут один из "фоккеров" свалился вниз, оставляя за собой черный шлейф дыма.

Или другой случай. После воздушного боя в силу каких-то обстоятельств старший лейтенант Меренков остался в воздухе один, а в километре от него летел "мессер" в сторону нашей территории. Оба не видели друг друга, но, получив необходимые

координаты, Меренков атаковал первым. С дистанции не более пятидесяти метров потребовалось всего лишь три снаряда, чтобы на приблудном "мессере" поставить крест.

Понимая, насколько велико в боевой обстановке назначение радиостанции наведения, я как-то решил потренировать командиров эскадрилий управлению боем с КП. Ведь с земли динамику воздушной схватки видишь несколько иначе, чем из кабины истребителя. Однако мои старания свелись к весьма малым результатам. Присутствующие на передовых позициях летчики, охваченные сильными впечатлениями, никак не могли удержаться от эмоций и выражали их примерно так: "Лешка, Лешка, дурак! Оглянись - поджарят!.." Другой, глядя в небо, кричал: "Куда, куда, лопух, разворачиваешься?!" или с сожалением: "Эх, желторотик... словно на верблюде сидишь!.."

В другой раз я приказал прибыть на радиостанцию наведения летчикам Панину, Бондарю и Колдунову. И вот вскоре прямо над нами завязался сильный воздушный бой. Смотрят пилоты и, чувствую, места не находят. Первым не выдержал Колдунов:

- Товарищ командир! Отпустите нас, мы лучше слетаем.

Бондарь добавил;

- Тут нервы надо железные иметь! Мы уж как-нибудь без этой школы. Отпустите...

Только один летчик, капитан Дмитрий Сырцов, нашелся, один только и смог овладеть методикой работы на КП. Что вскоре обернулось на мою же голову: генерал Судец то и дело стал посылать хорошего бойца на вспомогательные радиостанции наведения, которых в армии у нас было немало.

Ну а самому на передовых позициях приходилось бывать очень часто. Без преувеличения можно сказать: там было проведено времени не менее, чем на аэродромах. Приходилось работать и среди красноармейцев первой линии окопов. Ездил туда не ради любопытства - инструктировал, как и когда давать ракеты в сторону противника, чтобы не ошибались наши летчики, не били бы по своим. В окопах то и дело возникали интересные беседы. Чаще всего приходилось рассказывать красноармейцам о том, как воюют летчики-истребители. Многие не могли понять, как это с самолета, летящего на большой скорости, умудряются попадать в танки, машины, паровозы. Приходилось объяснять, рассказывать, как порой самые храбрые ходят и "со штыком наперевес", как однажды выразился генерал Чуйков.

- Ну и ну, - помню, недоверчиво заметил один из бойцов, - значит, штыка нет, а идет в штыковую. Как же это?

- А вот так. Подойдет к "юнкерсу" метров на двадцать да как стеганет его из двух пулеметов, да еще из пушки добавит!

Пехота понимающе кивала, ну а тому, кто полюбопытнее да понедоверчивей, каску на лоб:

- Эх, Ваня... деревушка ты серая, непроглядная!.. Однажды сидим в окопах, обедаем. Рядом со мной бывалый красноармеец моих лет. Разговорились. Оказалось, он почти мой земляк - из села Троицкое, что в километрах в сорока пяти от Куйбышева, вниз по Волге.

Вдруг противник начал вести артиллерийский огонь. Смотрю на гвардейцев те не обращают внимания и продолжают есть. А мой сосед приговаривает:

- Этот с перелетом - поше-ел с перелетом. А вот этот наш!

Волжанин мгновенно сорвал с головы пилотку и прикрыл котелок. Тут же раздался грохот. Земля вздрогнула. Сверху что-то посыпалось. Снаряд взорвался метрах в пятнадцати от бруствера окопа. Мой котелок улетел, но любезный сосед подсунул тогда свой.

- Хлебай со мной. Хватит на двоих!

Меня, однако, заинтересовало, как же это боец угадал, где ляжет тот снаряд.

- Так ведь каждый снаряд свою песню имеет, - принялись теперь объяснять мне. - Если он летит над нами, то свист ровный, протяжный. С недолетом - его еле слышно. А. вот когда свистит все сильнее и сильнее - тот ляжет рядом...

Подивился я мудрости солдатской. Сколько за войну таких окопных встреч было...

Вскоре наступили дни, предвещавшие начало освобождения Молдавии.

На рубеже Днестра противник создал глубокую и сильно укрепленную систему обороны, сосредоточил группу армий "Южная Украина", насчитывавшую около 900 тысяч человек, более 7600 орудий и минометов, свыше 400 танков и штурмовых орудий и 810 боевых самолетов. В начале августа 1944 года фронты получили директиву Ставки на подготовку и проведение Ясско-Кишиневской операции.

И вот командующий 17-й воздушной армией генерал Судец собрал всех командиров дивизий и подробно ознакомил нас с положением на фронте и предстоящей задачей. Нам предписывалось действовать согласно планам 2-го и 3-го Украинских фронтов, которым в свою очередь надлежало прорвать оборону противника северо-западнее Ясс и южнее Тирасполя и развивать наступление по сходящимся к району Хуши, Васлуй направлениям с целью окружить и уничтожить основные силы группы армий "Южная Украина", оборонявшиеся в кишиневском выступе.

Планом операции 3-го Украинского фронта предусматривалось использовать главные силы 17-й воздушной армии в первый и второй день для поддержки 57, 37 и 46-й армий на участке прорыва обороны и обеспечения ввода в прорыв в полосе действий 37-й и 46-й армий 4-го гвардейского и 7-го механизированных корпусов. В дальнейшем главные силы воздушной армии должны были переключиться на поддержку этих механизированных корпусов, которые получили задачу наступать в стремительном темпе, обходя узлы сопротивления противника, выйти к Пруту и Хуши, соединиться с войсками 2-го Украинского фронта и завершить окружение кишиневской группировки.

С началом отхода главных сил врага с кишиневского выступа на запад, к Пруту, воздушная армия должна была действовать по этой группировке и задержать их выход на Прут до подхода наших наземных войск. Кроме того, воздушная армия должна была обеспечить боевые действия 46-й армии на левом крыле фронта по прорыву обороны, окружению и уничтожению 3-й королевской румынской армии.

Сказанное командармом было яснее ясного. Но до начала наступления нам предстояло провести огромную работу. Штабу дивизии нужно было подготовить несколько вариантов оперативных планов с учетом обеспечения дивизии горючим и смазочными материалами, боеприпасами, предстоящих перебазирований, налаживания многосторонней полевой связи, составления оперативных групп управления и многих других вопросов. Больше же всех забот было у инженера дивизии инженер-майора Н. И. Алимова. Ему требовалось привести в полную боевую готовность максимальное количество самолетов, но как это сделать, если запасных частей для ремонта машин хронически не хватало? Приходилось то и дело подновлять старые, изношенные детали или, в лучшем случае, снимать с самолетов, предназначенных к списанию. Бывало, смотришь на авиатехников и думаешь: послала же судьба людям такую специальность - ни днем, ни ночью ни отдыха, ни сна. А в штаб армии ежедневно требовали сводку: сколько в дивизии самолетов исправных, сколько на выходе из ремонта?..

Летный состав тоже стоял перед проблемой. Менялся штатный состав полков: кого-то переводили в другие авиационные соединения, прибывало пополнение молодых летчиков, которых надо было проверять, тренировать в воздухе. Но горючего не хватало. Командиры полков и эскадрилий невольно планировали летные упражнения с учетом минимального расхода бензина и боеприпасов. В общем,

предстоящее наступление требовало большой и всесторонней подготовки в сложных условиях.

С началом Ясско-Кишиневской операции нашей авиадивизии предстояло взаимодействовать с 4-м механизированным корпусом, которым командовал генерал-лейтенант В. И. Жданов. Командир корпуса был волевым, храбрейшим человеком. Он сразу же поставил условие, чтобы мой командный пункт размещался вместе с его КП. В данном случае генерал Жданов был прав. Его корпусу предстояло совершить глубокий рейд в тыл противника, выйти на побережье реки Прут и отрезать отход гитлеровцам.

В течение двух суток передовые части корпуса с оперативной группой штаба, пройдя сто десять километров, вышли к берегу западнее населенного пункта Сарата-Розеш. Где-то на. полпути колонну пытались разбомбить "юнкерсы". Первую серию бомб они уложили правее дороги по ходу колонны, а второй заход немцам сделать уже не удалось. Истребители нашей дивизии, беспрерывно патрулируя в районе движения корпуса, вовремя заметили вражеские самолеты. С ходу сбили "юнкерс", который находился в центре группы. Этот почин сделал старший лейтенант Александр Бондарь, а командир 897-го истребительного авиаполка, майор Марков, возглавлявший вторую четверку истребителей, подбил ведущий "юнкерс". Атака противника с воздуха была сорвана.

Свой командный пункт генерал Жданов разместил на холме, в двух километрах от реки, с очень хорошим обзором направления, откуда ожидалось появление отступающего противника. В тот август стояла нестерпимая жара. Трава пожелтела, земля потрескалась.

Когда командный пункт был готов, генерал Жданов окликнул меня:

- Смирнов! Поехали в разведку.

Генерал уже сидел в моем "виллисе", а я ничего не мог понять: в какую еще разведку?..

- Ну что стоишь? Поедем, искупаемся. Предложение было соблазнительным, но, на мой взгляд, слишком рискованным.

- Что, летчик, струсил? - засмеялся Жданов. - Да там мои разведчики залегли.

Пришлось сесть в машину. Дорога к реке шла пологим уклоном, вплотную примыкая к полю с созревшей кукурузой. Я взял бинокль и посмотрел в сторону тополей на противоположном берегу: "Что это?" Между стволов стояли три каких-то массивных предмета, замаскированных ветвями.

- Товарищ генерал! Смотрите - похоже, танки. Прежде чем

посмотреть, Жданов ответил:

- У меня есть имя и отчество - для вас, товарищ полковник.

- По уставу, товарищ генерал.

- По уставу, по уставу... - заворчал генерал. - А по-человечески - когда хоронить будешь?

Жданов взял бинокль.

- А ну-ка, останови! Нет, там не танки, что-то другое...

Мы тронулись дальше, и тут один за другим разорвались два снаряда - всего в пятидесяти метрах от машины. Водитель свернул в кукурузу, а Жданов взглянул на меня и хитро улыбнулся:

- Ну вот, разведку произвели, - и словно в оправдание добавил: - Глаз-то у тебя соколиный!..

Вечер и наступившая ночь прошли спокойно. С рассветом начался бой в четырех километрах севернее нашего командного пункта. По крутому склону противник пытался прорваться к реке, но тщетно - гитлеровцы всюду встречали мощный отпор.

В тот же день на командный пункт прибыл еще один представитель от авиации, заместитель командира 306-й штурмовой авиадивизии майор А. В. Самохин. Его я хорошо знал. С этой дивизией моим летчикам приходилось часто взаимодействовать. Здесь, у генерала Жданова, нам вместе стало удобнее управлять над полем боя прилетающими самолетами. Расстояние до наших аэродромов было значительное - до ста километров, но выход нашли. Сначала эскадрилью капитана Колдунова удалось посадить на шестьдесят километров ближе, а затем и полк Маркова. Теперь, если бы возникла необходимость, до аэродрома можно было добраться на "виллисе". Для связного самолета площадки возле КП не оказалось. Легче стало и с бензином. Алимов сообщил мне, что горючего хоть отбавляй. Анализ показал, что трофейный бензин мог быть использован и для наших моторов.

Наступление войск 3-го Украинского фронта развивалось успешно. Окруженная группировка гитлеровских войск распалась на несколько частей, каждая из которых пыталась самостоятельно вырваться из окружения. Тем самым облегчалась задача полного разгрома группы армий гитлеровских и румынских войск. В штабах и на командных пунктах противника прекратилась радио- и проводная связь, боевое управление войсками было парализовано. В стане врага возникла паника и растерянность, что подтверждали данные наземной и воздушной разведки, показания пленных немецких и румынских генералов и офицеров. Командующий группой армий "Южная Украина" генерал Г. Фриснер спустя годы напишет в своих мемуарах об этом

сражении:

"Ни о каком планомерном и упорядоченном руководстве войсками в тех совершенно ненормальных условиях говорить, конечно, не приходилось".

А Верховный Главнокомандующий в своем приказе от 22 августа 1944 года отмечал:

"Войска 3-го Украинского фронта, перейдя в наступление, при поддержке массированных ударов артиллерии и авиации прорвали сильно укрепленную и развитую в глубину оборону противника южнее Бендер и за три дня наступательных боев продвинулись вперед до 70 километров и расширили прорыв до 130 километров по фронту, освободив более 150 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты: Каушаны, Чимишлия, Лейпциг, Тарутино.

В боях при прорыве обороны противника отличились... летчики генерал-полковника авиации Судец, генерал-лейтенанта авиации Толстикова, полковника Иванова, подполковника Шаталина, полковника Смирнова..."

24 августа был взят Кишинев. Бои на нашем направлении, в низовьях реки Прут, продолжались, и мы с Самохиным, пользуясь данными штаба корпуса, нацеливали самолеты в те места, где противнику удавалось подойти к реке. Летчикам приходилось работать в чрезвычайно запутанной обстановке. Все смешалось! Если смотреть на карту - на ней четко отмечались три окруженные группировки противника, имеющие возможность поддерживать друг друга. Создавалась опасность удара по своим же войскам с воздуха. Немцы понимали это, и при появлении "илов" стали давать сигнальные ракеты в сторону наших войск. Пришлось прибегнуть к испытанному методу. Перед появлением штурмовиков я вызывал опытных истребителей-разведчиков. Они на бреющем полете вели детальную ориентировку, а затем точно наводили штурмовики на вражеские войска. Работа у нас с Самохиным пошла на лад.

Маршал авиации В. А. Судец уже после войны припомнит один день нашей боевой работы. Это было 25 августа. Владимир Александрович тогда находился на командном пункте 4-го гвардейского механизированного корпуса, и вот запомнилось: "К боевым порядкам корпуса по долинам подходило несколько десятков тысяч неорганизованных войск врага, пытавшихся прорваться к Пруту. Командир корпуса генерал Жданов, на командном пункте которого находился командир 288-й истребительной дивизии полковник Б. А. Смирнов, пригласил к стереотрубе одного из пленных немецких генералов, чтобы он осмотрел поле боя и выслал через немецких офицеров приказ о

сдаче в плен, дабы прекратить бессмысленное сопротивление и поголовное истребление нашей авиацией, танками и артиллерией отходивших фашистских войск. Генерал от ужаса, происходящего на его глазах, схватился руками за голову и заплакал, но отдать приказ о сдаче в плен отказался, чем обрек большую часть этих войск на гибель".

Однако сдерживать отход противника генералу Жданову приходилось трудно. Основные силы 3-го Украинского фронта были еще только на подходе к реке Прут, в ее низовьях, и 4-й мехкорпус Жданова, по существу, сражался в тылу гитлеровских войск, которые всеми силами пытались столкнуть корпус с занятых позиций. Тем и объяснялось частое появление фашистских самолетов в этом районе.

Истребители нашей дивизии в те дни штурмовали наземные цели, вели бои в воздухе с рассвета до наступления сумерек. Летчиков водили в бой сами командиры полков, командиры эскадрилий. Молодежь сражалась вровень со "стариками". Только в воздушных боях за три первых дня взаимодействия с 4-м мехкорпусом летчики дивизии уничтожили четырнадцать самолетов противника, не потеряв ни одного своего.

День 27 августа прошел сравнительно спокойно. Вечером шофер Станишевский принес нам на КП три котелка борща, вдобавок сварили полведра кукурузных початков, мой адъютант раздобыл полфляги спирта, так что поужинали мы на славу и улеглись спать на настиле из кукурузных стеблей. Вдруг где-то около часа ночи поднялась оглушительная стрельба. Автоматные и пулеметные очереди смешались с взрывами гранат, уханьем танковых пушек. Бой шел в непосредственной близости от штаба корпуса. Самохин, я, Станишевский, мой адъютант и радист Семенов залегли около "виллиса". Я достал из машины несколько ручных гранат, пристроил их рядом, и стали ждать.

Бой шел около часа. Утром все стало ясно. Пробиваясь к реке Прут со стороны Сарата-Розеш, одна из блуждающих групп противника, численностью около тысячи человек, наткнулась на штаб корпуса. Гитлеровцы случайно вышли в этот район и были вооружены только ручным оружием, а в охрану штаба и КП корпуса входили танки, бронетранспортеры и до батальона гвардейцев. Недалеко от КП сидели на земле охраняемые пленные, среди которых оказался и один генерал. Жданов приказал ему подойти к стереотрубе, чтобы убедиться в бессмысленности бегства войск. Генерал посмотрел, схватился за голову и молча опустился на землю, ничего не ответив. Тогда Жданов приказал поставить рядом с КП три машины с установками "катюш". Я наблюдал и думал: "Что же будет

дальше?" Жданов немногословно заявил:

- Сейчас будет дано три залпа по отступающим в течение двух минут. Вы, генерал, подумайте за это время. Приказ о немедленной сдаче в плен - лучшее, что вам остается...

Сам я никогда не был рядом с "катюшами" перед их залпом и смутно представлял, как это происходит. С направляющих с оглушительным шумом срывались реактивные снаряды, оставляя за собой огненные струи. Пленные падали на землю, зажимая уши, кто-то из них истошно орал. А через две минуты наступила тишина. Тогда немецкий генерал трясущейся рукой подписал приказ своим отступающим войскам о сдаче в плен. На участке фронта 4-го мехкорпуса боевая работа закончилась блестящей победой.

Нам предстояло возвращаться в расположение своей дивизии. Попрощавшись с генералом Ждановым, выехали рано утром, чтобы до наступления полуденной жары добраться до штаба. Солончаковая земля от тысяч колес и танковых гусениц превратилась в мельчайшую пыль. Стоило только на минуту остановиться, как машину окутывало непроницаемое облако. По дороге и ее обочинам брели толпы румынских пленных. Они шли без конвоя, а немецкие солдаты - в сопровождении наших бойцов.

Нас эта удивило. Остановились. Спрашиваю одного румына:

- Почему идете без конвоя?

В группе нашелся человек, понимавший и немного говоривший по-русски. Он браво козырнул и доложил:

- Комрада русский офицер! Нам не нужно охрану. Сами дойдем. Каждый ваш солдат дорого стоит на войне.

- Но вы можете сбежать!

- Нет, комрада офицер, мы не будем бежать. Мы знаем, что нас отпустят. Мы не хотели воевать с русскими, мы воевали под угрозой немецких пулеметов.

- Но кто вам сказал, что вас отпустят?

- Все ваши солдаты так говорят...

Вскоре пленные свернули на дорогу, идущую вправо, а мы продолжали путь прямо, к видневшейся деревне. На дороге, помню, ни души. И вдруг из высоких зарослей кукурузы, прилегавших к дороге, раздались несколько автоматных очередей. Пулями пробило заднюю часть кузова нашего "виллиса" и одно колесо. Водитель Станишевский остановил машину, мы дали по кукурузе несколько очередей наугад, и я залег на обочине дороги. Пока водитель менял колесо, мне пришлось бросить пару гранат для порядка. Минут через пятнадцать мы отправились дальше.

В результате нанесенного поражения румынская армия и ее

авиация 24 августа прекратили боевые действия против наших войск. Немцы в это время группами по 2 - 4 истребителя еще прикрывали переправы, свои отходившие войска, вели воздушную разведку. При встрече с нашими истребителями от воздушного боя они уклонялись.

Потерпев крупное поражение в районе Ясс и Кишинева, лишившись поддержки Румынии как союзника, немецкое командование поспешно отводило уцелевшие части в глубь страны и далее на территорию Венгрии и Болгарии. Одновременно оно стремилось вывести из окружения свои соединения в южном направлении.

Используя благоприятную воздушную обстановку для уничтожения войск окруженной группировки, командующий генерал-полковник авиации В. А. Судец решил в качестве штурмовиков привлечь основные силы 288-й истребительной авиационной дивизии. Оказывая помощь наземным войскам фронта, в течение 25 и 26 августа летчики-истребители нашего соединения совершали по 5 - 6 боевых вылетов в день. Вылеты в район окруженной группировки немцев производились по вызову с командного пункта 17-й воздушной армии нередко всем составом полка. Судьба гитлеровских полчищ была предрешена. Командующий фронтом обратился тогда к окруженным с ультиматумом, в котором раскрывалась вся безвыходность их положения и бессмысленность сопротивления. Вымпел с текстом этого ультиматума был сброшен с самолета в район расположения командного пункта противника и направлен фашистскому командованию через парламентеров и пленных немецких офицеров. Но вручить текст этого ультиматума адресату не удалось, так как управление войсками было нарушено и найти какой-либо немецкий штаб не представлялось возможным.

Наши "воздушные парламентеры" в тот день совершали по нескольку вылетов на территорию окруженной группировки и разбрасывали листовки с ультиматумом. Содержание ультиматума много раз передавалось по радио, через мощные громкоговорящие установки. Гуманный шаг командования фронта остался без ответа.

Среди гитлеровских офицеров были фанатики, которые предпринимали бессмысленные попытки контратаковать, не заботясь о судьбе своих солдат. Всем летчикам было известно, что командиры авиасоединений с оперативными группами находились на командных пунктах командующих тех наземных армий, с которыми взаимодействовали, поэтому, прибывая в район цели, ведущие групп истребителей устанавливали связь с

радиостанцией наведения, снижались до бреющего полета и пулеметно-пушечным огнем крушили противника, укрывавшегося в лощинах и кукурузных полях.

Особенно успешно работали в те дни группы истребителей, возглавляемые Героями Советского Союза капитанами А. И. Колдуновым и В. А. Серединым, заместителем командира 897-го авиаполка В. Кравчуком, капитанами И. Ф. Паниным, М. И. Шишовым, А. Д. Дорошенко.

За успешное проведение Ясско-Кишиневской операции многие сержанты и офицеры нашей дивизии были повышены в званиях и награждены государственными наградами. Только с 24 по 28 августа 1944 года в четырех приказах Верховного Главнокомандующего летчикам 288-й истребительной в числе других авиасоединений 17-й воздушной армии объявлялась благодарность.

Приказом Верховного Главнокомандующего от 9 сентября 1944 года полки дивизии наградили орденом Суворова III степени и присвоили почетные наименования.

Теперь они стали именоваться: 695-й Галацкий истребительный авиационный полк, 866-й Измаильский истребительный авиационный полк и 897-й Кишиневский истребительный авиационный полк.

В канун Великой Отечественной войны многие летчики дивизии еще сидели за школьными партами. Могли ли эти юноши представить себе, что именно на них ляжет великая миссия освобождения Европы от фашистского нашествия?..

Зная о том, что еще до второй мировой войны мне довелось воевать в Испании, на Халхин-Голе, принимать участие в освобождении Западной Белоруссии и Западной Украины, пилоты с большим вниманием и интересом слушали мои беседы о былом. Вопросы, которые их интересовали, были вполне объяснимы. Ведь мы входили в Румынию...

Над румынской территорией нашей дивизии не пришлось вести активных действий, за исключением патрулирования в воздухе над наземными войсками, быстро продвигающимися в направлении города Плоешти и крупного морского порта Констанца. Именно сюда вскоре перебазировались наши полки. Здесь в состав дивизии вошел еще один полк - 611-й, которым командовал майор Н. И. Исаенко. Его летчики быстро вписались в наш боевой коллектив, словно мы воевали вместе с самого начала.

Основной костяк 611-го полка состоял из замечательных воздушных бойцов, таких, как Батаров, Чурилин, Волков, Куксин, Трусов, Сошников. Командир полка Николай Федорович Исаенко,

имевший до войны солидную практику летчика-инструктора, приобрел боевой опыт и прекрасно разбирался в тактике ведения воздушного боя. Наверное, не случайно пилоты называли его между собой Мудрый.

Едва мы перебазировались дивизией на аэродромы Констанца и Плоешти, меня вызвал по телефону генерал Судец.

- Тут у меня один человек, очень хочет вас видеть. Кстати, поговорим и о предстоящих делах. Прилетайте побыстрее.

Через полчаса я был в штабе армии. Каково же было мое удивление, когда я увидел у Судца своего прямого начальника по службе в Москве генерал-полковника А. Никитина. Он прибыл в командировку и передал мне приветы от семьи и друзей - бывших сослуживцев. Я в свою очередь справился о них.

- Майор Платонов воюет, Леонид Данилович Русак просится на фронт на любую должность, но вы же знаете состояние его здоровья...

- А что, товарищ генерал, присылайте его ко мне на стажировку в должности начальника штаба дивизии.

- Борис Александрович! Да у него работы непочатый край. Формирование новых истребительных частей идет полным ходом, сейчас ведь уже не то время, когда мы с вами ломали головы над такими проблемами.

В тот затянувшийся вечер я узнал, что скоро нашей дивизии предстоит перебазирование в Болгарию.

- Обстановка пока не совсем ясна. Все будет зависеть от того, какие действия последуют со стороны болгарского правительства, - заметил генерал Судец и спросил, кого бы я рекомендовал послать в разведку на болгарскую территорию.

Меня удивил такой вопрос. Судец отлично знал всех моих разведчиков. Однако, конечно, разведка на этот раз предстояла необычная: лететь не на боевых самолетах, а на связном По-2, кроме того, с посадками на некоторых болгарских аэродромах. Все это необходимо было для определения подготовленности аэродромов к боевой работе.

И вот 8 сентября заместитель командира 866-го истребительного авиаполка майор Д. Сырцов и штурман полка майор В. Середин взлетели с полевого аэродрома Азаплар, держа курс на аэродром Балчик.

Потом Дмитрий Сырцов подробно рассказывал мне о том полете. Передам воспоминание о тех, теперь уже давних днях, по возможности, ближе к рассказу самого Дмитрия Сырцова.

Граница, вспоминал он, встретила тишиной. Вскоре на бреющем полете подошли к аэродрому Балчик. Пока ничто не мешало полету, и, совершив традиционный круг, наш По-2 пошел

на посадку. Еще в воздухе Сырцов переключил свой радиоприемник на софийскую радиостанцию, которая передавала советские песни. Это обрадовало пилотов. Но после приземления Дмитрий не выключил мотор и готов был взлететь в случае необходимости. К самолету бежала группа солдат. Впереди высокий офицер. Сырцов насторожился: странным показалось, что многие были без оружия. Не зная намерения бегущих, он быстро расстегнул кожаное пальто, подготовил гранаты и крикнул:

- Стой! Стрелять буду!..

Но люди продолжали бежать к самолету.

- Немцы среди вас есть? В ответ услышал:

- Братушка, тука няма немечка!

Офицер подбежал к Сырцову вплотную и, не обращая внимания на его воинственный вид, заключил в объятия и по-братски расцеловал. Подбежали остальные, что-то говорили, из чего наши пилоты могли понять только одно: "Братья..." Тогда Сырцов крикнул Володе:

- Выключай мотор, тут наши друзья! - и они отправились в сопровождении болгарских товарищей в помещение, где находилось командование гарнизона.

Путь этот превратился в торжественное шествие освободителей среди ликующего населения. Дело в том, что весть о прибытии советских летчиков быстро разнеслась по городу, и к аэродрому со всех сторон бежали местные жители. Некоторые из них были с букетами цветов, корзинами фруктов. Не скрывая радости, многие пробивались сквозь толпу, обнимали наших летчиков и вручали подарки.

Трудно было расставаться с новыми друзьями, но время шло и боевые задачи ждали своего решения. Уточнив все вопросы, касающиеся боевой работы, экипаж По-2 вылетел в Варну, затем в Бургас. Там встретили так же радостно - засыпали цветами. А к вечеру уже весь полк перелетел на аэродром Добрич. Сухопутные войска оказались далеко позади. Только через сутки, точнее, в следующую ночь в город, как гром среди ясного неба, ворвалась величественная русская песня: "Идет война народная, священная война..." Это входила пехота.

Несколько дней наши истребители вели боевые действия с аэродрома Добрич. Войска фронта успешно продвигались вперед, и 14 сентября полки авиадивизии перебазировались на софийский аэроузел.

Для того чтобы принять на новом месте все полки, мы вылетели втроем майоры Чугунов, Мишаков и я. Слева по курсу, помню, тянулись горный кряж и шоссейная трасса, соединявшая

Бургас со столицей Болгарии. Ориентироваться было просто. Но прежде чем приземлиться, мы решили посмотреть город с малой высоты.

Летим почти над крышами. София прекрасна!.. С южной стороны ее возвышается живописная гора Витоша, воспетая в стихах и древних песнях. В городе красивые площади, парки, ровные улицы, дворцы и памятники старины. Особенно хорошо видны храм Александра Невского и храм Георгия Победоносца. В центре Софии большие, разрушения от бомбежек с воздуха - это дело рук наших союзников.

Наконец выходим на аэродромы Враждебна, Божурище, отыскиваем приличную площадку возле села Панчарево. Ее решили осмотреть особенно тщательно: годится ли для полетов на боевых машинах? И вот не успели выйти из кабин - оказались окруженными. Вихрем налетела на нас стайка босоногих мальчишек с криками: "Братушки, братушки!" Дальше же все происходило точно так, как рассказывали Сырцов и Середин после первой разведки на болгарской земле. А мне не давало покоя так знакомое: "Другари, братушки!.." Я никак не мог отделаться от этой навязчивой фразы - где слышал?..

Наконец вспомнил. Это произошло в 1937 году в другой стране и при других обстоятельствах.

...От испанского города Сарагоса по центральной шоссейной магистрали, идущей на юг страны, мимо нашего аэродрома двигалась изнуренная тяжелыми боями колонна бойцов 12-й интернациональной бригады. Колонна сделала привал на обочине дороги возле нашего аэродрома. Я подошел к республиканцам и спросил по-испански, не хотят ли они воды. Меня не поняли. Кто-то решил уточнить:

- Камарада спик инглиш, франсеш, алимано?

Тогда я ответил опять по-испански, что мы русские летчики.

Мой собеседник чему-то обрадовался, закричал:

- Камарадое, русо! - и кого-то позвал: - Болгар, болгар!

Подошли два бойца средних лет. Узнав, что мы русские, они словно взорвались от восторга.

- Другари, братушки!

Начались крепкие объятия. Подошли остальные летчики, расстелили плащи, одеяла, достали хлеб, картошку, вино - кто что мог. Все считали, что на фронтовой дороге встретились земляки. Начался обмен сувенирами. Пилоты доставали из карманов перочинные ножи, расчески, сигареты. Дело дошло до обмена поясными ремнями. Я, помню, достал зажигалку, а взамен получил от болгарина очешник из тисненой кожи - храню до сих пор.

Наше маленькое торжество нарушила сигнальная ракета на вылет. Все бросились к самолетам. Бой шел над городом Бельчита. Когда вернулись, дорога была пуста, но мы понимали, что наши друзья не могли далеко уйти. Так что, развернув эскадрилью, вскоре отыскали колонну и низко прошли над ней, покачивая крыльями.

Такой была моя первая встреча с болгарами на испанской земле. Это мигом пролетело в памяти, а на площадке возле болгарского села Панчарево все собирались местные жители. Появились девушки в национальной одежде с корзинами в руках. И вот перед нами кукурузные лепешки, вино, фрукты. Нам улыбаются, нас угощают, а мы объясняем, что нам некогда, что нужно еще осмотреть все поле. Тогда один из мальчишек бросился стрелой к селу и примчался оттуда верхом на лошади. Чугунов взобрался на нее и трусцой поехал осматривать возможный аэродром. Мы с Мишаковым сели пировать.

Площадка у села Панчарево оказалась вполне пригодной для полетов и размещения одного полка. На аэродромах Божурище, а затем Враждебна мы обнаружили десятка три немецких самолетов Ме-109 и Ю-87. Поначалу это нас насторожило - как-никак война идет! Но потом все прояснилось: мы увидели, что вдоль стоянок спокойно расхаживают люди, которые дружески машут нам руками, фуражками, а некоторые даже красными флагами. Это были, конечно, болгары.

Прошло всего лишь четыре дня, как в Софии произошло восстание и власть перешла в руки Отечественного фронта. Жизнь в столице постепенно налаживалась, но в любую минуту София могла подвергнуться бомбардировкам. Нам предстояло уберечь ее, но как?

К исходу дня 14 сентября все самолеты дивизии перебазировались на софийский аэроузел. Мы ежедневно вели воздушную разведку, прикрывали наиболее важные районы. По обнаруженным скоплениям фашистов наносили удары совместно с болгарскими летчиками. Но тылы наши отстали. Бензин лимитировал боевую работу. Тогда мы решили воспользоваться тем бензином, на котором летали "мессеры" и "юнкерсы". Все обошлось благополучно: полки надежно прикрывали Софию от возможных налетов с воздуха, вели разведку в районах приграничной полосы с Югославией.

За проявленную инициативу командарм Судец похвалил нас, а через два дня прибыли тылы, и работа наша пошла полным ходом.

Запомнился один эпизод тех дней - из таких, о которых говорят: "Как в кино!"

Итак, немецкая военная миссия, находившаяся в Софии, после перехода власти в руки Отечественного фронта оказалась в положении представителей вражеского государства. Захватив поезд, немцы загрузили вагоны своими пожитками, секретными документами и под сильной охраной двинулись в направлении турецкой границы. Узнав об этом, командование 3-го Украинского фронта поручило нам во что бы то ни стало перехватить эшелон, не дать ему уйти за пределы Болгарии.

Помню, был создан специально воздушный десант. Под прикрытием группы истребителей из нашего 659-го полка ему предстояла работа по захвату эшелона, а нам в первую очередь требовалось обнаружить тот эшелон и вывести из строя паровоз.

Поезд мы обнаружили быстро. Истребители выполнили и другую задачу - вывели паровоз из строя. Немецкие дипломаты пытались тогда удрать на автомашинах, снятых с платформ, но и это им не удалось. Воздушный десант захватил всю миссию, документы, охрану. Много лет спустя, уже по архивным материалам, был написан сценарий для кинофильма, он так и назывался "Украденный поезд".

Полеты в горной местности, прилегающей к Западным Балканам, требовали от летчиков истребительных полков особенно большого внимания. Равнинные районы, над которыми приходилось летать прежде, сглаживали многие ошибки пилотов как в технике пилотирования, так и в ориентировке. Здесь же малейшая оплошность ставила летчика на грань гибели.

Дело в том, что Западные Балканы имеют характерные рельефные отличия от многих других горных кряжей. Эти горы почти на всем своем протяжении изрезаны глубокими впадинами, переходящими в узкие долины, ущелья. Их склоны местами покрыты обширными лесными массивами. Отдельные вершины достигают двух тысяч метров. А погода здесь меняется, особенно в осеннее время, в течение суток по нескольку раз. Местные жители высокогорных районов, выходя из домов, почти не расстаются здесь с калошами и зонтами.

Однако невзирая на все причуды погоды, грозные скалы, стоявшие на пути воздушных дорог, мы не останавливали боевую работу. Части наземных войск упорно продвигались вперед, и поддержка с воздуха для них становилась необходимей, чем прежде. Немцы, отступая, умело использовали рельеф местности, неприступные вершины. Ну а мы вскоре освоились в обстановке и также со знанием дела решали самые различные боевые задачи.

Когда в небе светлело, к цели истребители шли над вершинами гор. В большинстве же случаев путь к линии фронта оставался один - ущельями. Такие маршруты мы называли

"воздушными лазами". Более точного названия и не придумаешь. Очень часто летчики проходили ущельями небольшими группами - по четыре, шесть самолетов. В таких случаях выстраивались обычно за ведущим по одному, цепочкой, и летели, оставляя справа и слева почти отвесные кручи, уходящие прямо в облака. Самое трудное и неприятное было менять направление полета по изгибам ущелья. Здесь многое зависело от ведущего. Его маневр точно повторяли все остальные летчики, так что любая ошибка могла загнать ведомых в каменную стену.

Надо сказать, что и в "воздушных лазах" погода редко была устойчивой. На дне ущелий точно молочные реки стелились туманы, а в центре, гонимые осенним ветром, то и дело носились отдельные облака. Они были очень опасны. Обойти их в ущелье нельзя, а встреча с ними, хотя бы на мгновение, по сути, делала летчика слепым. В такой вот обстановке приходилось не просто летать, а искать цели, вести боевую работу.

Во втором полугодии 1944 года фашистская авиация на всех фронтах терпела крупные поражения. Кадры ее стали далеко не те, что были в первые годы войны. Немцы старались избегать встреч с нашими истребителями и летали чаще мелкими группами или одиночно с целью разведки.

Это мы заметили сразу. Для нас более привычным было боевое напряжение. А тут летаешь - и почти все вхолостую, если не считать подавление зенитной артиллерии во время сопровождения штурмовиков да ведение воздушной разведки. Продолжать такие полеты не имело смысла. И вот генерал Судец решил переключить истребительную авиацию на активные действия по наземным целям. Поступило следующее указание:

"Проявляйте инициативу. Ищите цели. Штурмуйте и уничтожайте живую силу противника, автоколонны, железнодорожные эшелоны, склады с горючим и боеприпасами. Истребители должны стать грозной силой подавления противника на земле".

И мы принялись за штурмовку. Наши разведчики установили, что немецкие войска укрепились на рубеже вдоль реки Тимок, используя господствующие высоты над прилегающими к ним долинами. Контролируя узкие горные проходы, фашистам удавалось довольно крепко зацепиться на югославской земле. Отроги Западных Балкан хорошо прикрывали отдельные вражеские группировки от артиллерии, танков, но от авиации гитлеровцам скрыться не удавалось, она нащупывала противника в любой складке местности.

Маневрируя вдоль крутых склонов и глубоких расщелин, штурмовики атаковали с малых высот. Наблюдая за ними,

истребители частенько поговаривали: "Ох и каторжная работа у этих ребят! Ползают у самой земли. По ним зенитки лупят, словно дождем поливают, а они даже не спешат - по пять-шесть заходов делают на цель!"

Что говорить, истребителям не хотелось отставать от своих боевых друзей штурмовиков. Стали штурмовать вместе. Иногда смешаются обе группы - и не разобрать, где там штурмовики, а где истребители. Огненная карусель!

С каждым днем наш огонь по наземным целям становился все точнее, результативней. Особенно удачно мы громили автоколонны, железнодорожные эшелоны, склады с горючим и боеприпасами. В дивизии появились настоящие мастера штурмовых ударов - летчики Фролов, Барченков, Меренков, Панин, Батаров, Сурнев, Колдунов.

Капитан Панин обладал особым умением маневрировать у самой земли, и если ему попадался железнодорожный эшелон или автоколонна, то никто уже не сомневался - на том и конец их пути. Так, 25 октября 1944 года Панин со своим напарником вел разведку в районе населенных пунктов Приштина и Урошивац. На перегоне между этими пунктами разведчики заметили идущий эшелон - до тридцати вагонов. Капитан Панин с ведомым лейтенантом Тараном с ходу атаковали паровоз. После атаки котел запарил. Эшелон остановился. А дальше все пошло, как по писаному: разведчики дали по вагонам несколько пулеметных очередей, и тут же с открытых платформ им ответили крупнокалиберные зенитные "эрликоны". Значит, эшелон не пустой. Ведомый у Панина был опытный охотник и знал, что теперь нужно устранять помеху действиям командира - заглушить огневые точки на платформах. А Панин тем временем на бреющем полете, то слева, то справа эшелона, начал прошивать боковые стенки вагонов. В двух из них произошли сильные взрывы, от которых загорелись соседние, а вскоре от эшелона остались одни щепки.

В тот же день капитан Колдунов, возглавляя группу, взаимодействовал совместно с штурмовиками в районе Подуево. Во время атак он заметил одно место в лесочке, особо оберегаемое зенитными батареями, и перенес туда огонь своей группы. Немцы оберегали лесочек не зря: в результате атак истребителей в воздух взлетел склад горючего и боеприпасов.

Днем раньше отличился старший лейтенант Барченков. За один полет он разведал три железнодорожные станции: Урошивац, Липлина и Бовляк. На этих станциях было сосредоточено до двадцати пяти эшелонов, некоторые из них уже загружались. Немецкое командование спешило вывести часть

своих войск из опасной зоны. Действовать надо было решительно, энергично, и Барченков, понимая, что такие цели упускать нельзя, а справиться парой со множеством эшелонов - нереально, нашел правильное решение. Экономя время, он произвел посадку не на своем аэродроме, а у штурмовиков. Соседи, не теряя ни минуты, выделили две группы "ильюшиных", которые Барченков и привел к цели кратчайшим маршрутом. На всех трех станциях штурмовики разнесли в щепки несколько эшелонов. А потом и югославские партизаны помогли. Воспользовавшись подходящим моментом, они добили фашистское скопление войск в этом районе.

Так незаметно наша дивизия включилась в боевую работу по участию в освобождении Югославии. Кроме армий маршала Ф. И. Толбухина югославской Народно-освободительной армии помогали болгары, также вступившие в борьбу против общего врага - фашизма.

Мне часто приходилось бывать в расположении 2-й болгарской армии, которой командовал генерал К. Стоичев. Наш общий командный пункт работал в полной согласованности в дни боевого взаимодействия. Болгарская армия частично была вооружена немецким оружием, в том числе и самолетами. На аэродроме Враждебна находилось несколько десятков Ме-109 и Ю-87. На них и летали болгарские летчики.

В первые дни общего базирования у нас, надо сказать, возникало немало трудностей: общие цели, по которым приходилось действовать болгарам и нашим истребителям, совпадение времени пребывания в воздухе тех и других. Даже и не военный человек может представить, что могло произойти в такой обстановке. Наши летчики поглядывали - на чью сторону будут бросать бомбы "юнкерсы", болгары озирались, как бы советские истребители не увлеклись боем да не всыпали им, перепутав с немцами.

В дальнейшем мне приходилось вместе с командиром болгарской авиации составлять плановую таблицу, точно определявшую по времени и месту действий наши боевыо вылеты.

В связи с освобождением Югославии припоминаются такие события. На территории Италии у наших союзников была авиационная база близ города Бари. Оттуда они иногда производили так называемые челночные операции, действуя с воздуха по противнику, находившемуся в Югославии. Как это выполнялось? Вылетали наши союзники с базы Италии, наносили удар, заправлялись бензином на нашей территории и возвращались. Правда, нам эти челночные вояжи иногда были не

совсем понятны. Например, центральная часть Софии была разрушена союзниками с воздуха в дни отступления гитлеровцев. Под руинами городских кварталов погибли сотни мирных жителей!

Не хотелось бы поминать лихом своих прошлых союзников, но, как говорится, к слову пришлось. На югославской территории "с челночными специалистами" нам пришлось познакомиться ближе. Мы были поставлены в известность о возможных пролетах американских бомбардировщиков в районе базирования нашей дивизии. В целях предупреждения несчастных случаев штаб дивизии принял соответствующие меры. Офицеры штаба майоры Б. Ефимов, А. Орлов, А. Полищук провели занятия в полках в целях безошибочного опознания самолетов союзников, знания их летно-технических данных и вооружения. Мы были уверены в том, что при встрече с американскими самолетами в воздухе летчики будут приветствовать друг друга покачиванием крыльями, но вот получилось не так, как мы рассчитывали. Расскажу об этом подробнее.

Итак, в ходе боев за Югославию часть сил 37-й армии выдвигалась на север, и ее соединения днем и ночью следовали сплошными колоннами по шоссейной дороге через город Ниш на Белград. Наш аэродром находился севернее этого города, и шоссейная дорога огибала его северо-западную окраину. Там размещался КП 866-го истребительного авиаполка.

Утром 7 ноября 1944 года, примерно около 13 часов, одна из боевых колонн 37-й армии двигалась по шоссе. Головные машины ее проходили уже траверз полкового командного пункта, когда дежурный офицер доложил начальнику штаба 866-го полка майору А. А. Сигорскому о том, что курсом на аэродром, с запада, на высоте 1500 - 2000 метров летят две большие группы немецких самолетов.

Я в это время находился на командном пункте в расположении 2-й болгарской армии и вот слышу, командарму докладывают, что американские бомбардировщики атакуют колонну наших войск в районе города Ниш. Судец распорядился: "Принять все меры к предотвращению столкновения в воздухе". Но как? Со стоянки дежурной авиаэскадрильи уже взлетела восьмерка истребителей, возглавляемая Героем Советского Союза капитаном А. И. Колдуновым. Ему и всем летчикам группы передаю указание командующего, прошу сделать все возможное, чтобы привлечь внимание американцев, дать как-то понять, что мы - союзники. Сделать это трудно: нам неизвестна радиоволна их обмена.

А тем временем две группы - по 25 - 30 самолетов каждая -

уже подходили к западной окраине аэродрома. Верхняя, встав в круг, готовилась прикрыть действия нижней группы. Нижняя же разделилась еще на две равные части. Одна из них начала штурмовать колонну наших войск на дороге, обстреливая ее пулеметно-пушечным огнем с малых высот, а другая атаковала взлетающие истребители. В результате было сбито четыре американских истребителя типа "лайтинг" (один уничтожили зенитчики). Наши потери - два экипажа. Погибли в бою лейтенанты Кривоногих и Шипулин. Самолет лейтенанта Жестовского оказался подбит, и летчик выпрыгнул с парашютом.

При штурмовке американцами был убит командир гвардейского корпуса генерал Г. П. Котов.

С каждой минутой обстановка накалялась до предела. Капитан Колдунов решил еще раз рискнуть и устремился к ведущему американской группы. Можно было подумать, что этот маневр закончится атакой. Но Колдунов не стрелял, а "лайтинги" открыли по нему огонь. Он упорно приближался к намеченной цели. Вот его самолет смешался с машинами союзников, еще секунда - и капитан Колдунов, оттеснив ведомого от командира американской группы, притерся к нему вплотную. "Лайтинги" уже не могли вести по нему огонь, боясь одновременно поразить своего командира.

Все это произошло в считанные секунды. "Лайтинги" прекратили огонь.

Воздушный бой с союзниками, по оценке наших летчиков, был для них самым памятным и самым каверзным. Капитан Панин назвал его игрой в кошки-мышки: "Они гоняются за нами, а мы увертываемся, и непонятно, почему на их пулеметные очереди мы должны были отвечать реверансами..."

Когда наши самолеты приземлились, все бросились к машине Колдунова. Пилотам хотелось узнать, как это ему удалось прекратить атаки американских "лайтингов". Капитан Панин - тот прямо спросил:

- Колдун! Ты английский знаешь?

- Нет.

- А как же разговаривал?

- Очень просто - на летном языке. Зажал ручку управления между колен, поднял руки, соединив ладони в рукопожатии, а потом постучал кулаком по лбу намекнул, что мы союзники. Вот и все...

Панин прервал Колдунова:

- Подожди. Уточним перевод летного языка. Значит, ты сказал приблизительно так: "Босс, ты дурак - соображать надо!"

- Ну... примерно, - улыбнувшись, согласился Колдунов.

- А если бы он не понял? - спросил Панин.

Колдунов подумал немного и ответил:

- Жить захочешь - поймешь!

Больше вопросов у Панина не было, и он обратился ко всем присутствующим:

- Ребята, качнем Колдуна!

Саша снова оказался в воздухе...

С тех пор прошло много лет. Оценим по достоинству подвиг Колдунова. Представим себе такую ситуацию: нашим летчикам не удалось разъяснить сложившуюся у города Ниш обстановку, и они продолжали бы штурмовать корпус генерала Котова. Пришлось бы поднять в воздух полк, а то два-три, и тогда доброй половины "лайтингов" на базе близ города Бари наши союзники не досчитались бы...

После расследования этого происшествия представитель американской стороны принес командованию фронта извинения за инцидент, выразил соболезнование по поводу погибших. Он пояснил, что ведущий "лайтингов" спутал в полете ориентиры и принял колонну нашего корпуса за немецкую.

Колдунова, проявившего смелую находчивость в сложной обстановке, командование наградило орденом Красного Знамени. А кто из наших пилотов сбил те "лайтинги", мне так и не удалось установить. Летчики как воды в рот набрали...

Понятно, была комиссия по расследованию, мы с Колошиным тщательно осмотрели место падения одного из "лайтингов". Выставили часовых. Обломки американского самолета лежали разбросанными от сильного удара на большом расстоянии. Я поднял тот предмет, который искал, - катушку с намотанной картой. Она была отпечатана на шелке и хорошо читалась. Красная черта, нанесенная на карту, обозначала маршрут полета. Он начинался от города Бари и заканчивался в нашей Полтаве, где американские самолеты получали обслуживание для обратного полета. Мы обратили внимание на то, что два югославских города, Приштина и Ниш, были отмечены на карте особо. Обычно так делается летчиками, отмечающими цель. Приштина была занята гитлеровцами, освобожденный город Ниш лежал строго по линии маршрута на северо-востоке, в восьмидесяти четырех километрах от Приштины. Колошин в прошлом был отличным штурманом. Глядя на меня, он только с удивлением развел руками...

Забегу вперед в связи с этим случаем. Когда закончилась война, я и генерал-лейтенант авиации О. В. Толстиков получили новые назначения. Генерал Судец пригласил нас на прощальный ужин. Приехал и маршал Ф. И. Толбухин. Он тоже решил

проводить нас и за хорошую службу объявил благодарность.

За столом, помню, возникла беседа о прошлых делах. Федор Иванович, вспоминая бои в Югославии, обратился ко мне:

- Помните, Борис Александрович, встречу с союзниками?

Я сразу догадался, о чем речь, и с сожалением заметил:

- Ее трудно забыть, Федор Иванович.

- Вот, вот! Какой прекрасный был командир генерал Котов. Сплоховали вы в тот раз...

С Сашей Колдуновым связано много острых и сложных случаев от начала и до конца его участия в минувшей войне. Но пусть читатель не думает, что летчику Колдунову уделяется особое внимание. В дивизии блестящими воздушными бойцами были многие. Ну хотя бы лейтенант Николай Посуйко. В первых числах октября 1944 года он вылетел на охоту, возглавляя звено истребителей. Заглянул на аэродром противника в районе Кралево и увидел, что из одного ангара немцы выводили самолет. Посуйко удивился: как так - стоит отличный аэродром с ангарами, а боевых машин на поле нет. Куда же они девались? Другой, возможно, и улетел бы, глядя на опустевший аэродром, но Посуйко обратил внимание на то, что по его самолету начали строчить "эрликоны". Значит, в ангарах что-то есть? Так оно и было. Через считанные минуты после второй атаки наших истребителей один из ангаров пылал, объятый пламенем. Загадка эта разрешилась потом, когда городок Кралево был освобожден от гитлеровцев. Оказалось, что немцы не могли рассредоточить самолеты по всему аэродрому - слишком активны были действия югославских партизан - так что пришлось заводить самолеты в ангары и держать их под усиленной охраной.

А в том полете лейтенант Посуйко на разгроме ангаров не успокоился. По дороге в направлении города Митровец, на железнодорожной станции Казмовцы, его группа обнаружила эшелон, который загружался для отправки. Уже и паровоз стоял под парами. Решили атаковать. В результате четыре вагона с боеприпасами взорвались. И все это было за один вылет! Умело использовали летчики свои боевые возможности.

Незадолго до окончания войны Николай Посуйко был сбит. Тяжело раненный, на горящем самолете он сумел приземлиться без шасси. Только случайность помогла летчику. Подоспевшие бойцы вытащили его из кабины самолета. Обгоревший, потерявший много крови, он был доставлен в госпиталь. Богатырское здоровье помогло Николаю выздороветь и снова вернуться в полк.

Героизм, находчивость, умелые действия проявляли летчики нашей дивизии ежедневно. Конечно, удачи приходили не сами по

себе. Помню, как труден был Югославский театр военных действий: горный рельеф местности, во многих местах покрытый лесами, изменчивая погода, отсутствие точной линии фронта, выгодные позиции противника для обороны и сложные для наступающих войск - все это требовало тщательной подготовки. И летчики нашей истребительной авиадивизии были вполне готовы к любым неожиданностям боевых будней.

Вспоминаю перебазирование на островную площадку под названием Темисезигет. После сильных дождей раскисший грунт предельно затруднял полеты, и я тогда решил проверить, насколько возможно использовать ту площадку для работы.

Подлетаю. Связываюсь с командным пунктом. Получаю ответ:

- "Сокол-1"! Посадка опасна. Приземляйтесь на бугорок, но учтите, сильный боковой ветер...

Смотрю на спасительный клочок земли. На него дай бог приземлиться на связном самолете, а я как-никак на боевом. Рассчитываю так, чтобы после приземления выкатиться на тот бугорок, и все же перед самой остановкой машина чуть не клюнула носом. Значит, решаю, посадку произвести все-таки можно, но как взлететь? Словом, стоим, гадаем с командиром полка, а тут дежурный телефонист уже второй раз подбегает:

- Товарищ командир! Наземники просят поддержки!.. Вдруг вижу, один из техников виражит вокруг - что-то хочет сказать, но не решается.

- Слушаю вас,- говорю ему, а он заявляет:

- Взлететь можно! - и тут же принимается пояснять свою идею: - Я сяду на стабилизатор, а когда самолет наберет на разбеге достаточную скорость, свалюсь на землю...

Все были удивлены простым, но мудрым решением. Ведь всю войну на раскисших или плохо укатанных аэродромах в зимнее время техники сопровождали рулящие самолеты на старт, сидя на их стабилизаторах - чтобы уменьшить капотирующий момент. Случалось, что взлет производился с сидящим на хвосте зазевавшимся техником.

Теоретически рассуждая, предложение такое было вполне обосновано: вес человека, сидящего на хвосте машины, перемещал центр тяжести ее назад, при увеличении скорости разбега крыло приобретало подъемную силу, и самолету становилось легче отделиться от земли.

Обращаюсь к командиру эскадрильи Андрею Копиченко:

- Как считаете?

Комэск козырнул, круто повернулся к своим летчикам, дал команду:

- По самолетам! - и первым пошел на взлет.

За Копиченко взлетели шесть самолетов, затем еще четверка, которую возглавлял старший лейтенант Александр Фролов. С места взлета техники шли к командному пункту полка. Их трудно было узнать: мокрые до нитки, все в грязи, но беспредельно счастливые!..

Однако самолеты предстояло принимать после задания. Что делать? Решили наиболее опасные места уложить камышом и засыпать песком. Был мобилизован весь личный состав полка, охрана аэродрома. Так что к возвращению экипажей кое-что успели подготовить, но, осмотрев работу с воздуха, Копиченко попросил подсыпать песку. В итоге посадка истребителей благополучно закончилась, если не считать одного самолета, все-таки оказавшегося в конце посадочной полосы на носу.

Ну а сам вылет был очень успешным и кстати. В районе оборонительных укреплений противника по берегам рек Сава и Дунай наши наземные части тогда подвергались бомбардировке "юнкерсов". Немцы действовали без прикрытия истребителей, явно не ожидая появления наших самолетов, поскольку знали, что мы не располагаем стационарными самолетами в районе боевых действий. А как результат - первые два фашистских самолета были сбиты нашими летчиками с ходу, затем еще три. Остальные "юнкерсы" срочно ретировались.

Высокой результативностью отличились и штурмовые действия наших истребителей. В районе Приштина, Скопле, Ласковец летчики 611-го полка уничтожили десятки эшелонов и автомашин, нарушая тем самым движение противника по железнодорожным и шоссейным магистралям, по которым гитлеровцы отводили свои войска из Греции, Албании и южных районов Югославии. Замечу, не только летчики 611-го истребительного хорошо зарекомендовали себя в те дни. В каждом полку были свои непревзойденные мастера в различных элементах боевой работы. Так, в воздушных боях приоритетом пользовался Александр Колдунов, в штурмовых действиях отличался Иван Панин, лучше других с разведкой справлялся Александр Фролов, а по аэродромам противника блестяще действовал Павел Каравай. Когда же в составе дивизии появился 611-й полк, королем воздушной разведки, как говорили пилоты, стал командир эскадрильи Михаил Батаров. В этой области боевых действий он поражал многих своими способностями и безграничными возможностями. Я еще расскажу о том, как разведданные комэска Батарова решили действия всего 3-го Украинского фронта. А пока вновь вернусь к Александру Колдунову.

Еще не успело остыть волнение после истории с

"лайтингами", как всю дивизию охватило чувство новой тревоги. Колдунов не вернулся с боевого задания. Все привыкли думать, что этого летчика "сам бог бережет", хотя знали, что его боевые успехи в любых случаях связаны с личными качествами этого бойца. Его уже давно перестали величать Колдуном - разве только самые близкие друзья. Он пользовался в дивизии большим авторитетом, командовал эскадрильей. И вот не вернулся...

В тот раз Колдунов вылетел с напарником на разведку. "Что же могло случиться? Сбит? Мало вероятно, - рассуждал я. - Не так-то просто было сбить такого истребителя, да еще вместе с ведомым". Оставалось два предположения - и те неутешительные: либо парой врезались в гору, закрытую туманом, либо приземлились где-то вынужденно. Но где? Хорошо, если в районе югославских партизан, а вдруг у противника?.. Пора было докладывать в штаб 17-й воздушной армии. Генерал Судец выслушал меня молча и заключил:

- Подождем до рассвета, а утром будем искать.

Мы ждали всю ночь - вдруг позвонят, сообщат... И вот утром, когда погода улучшилась, над аэродромом появились два "яка" - пара Колдунова! После посадки летчики доложили, что, возвращаясь с разведки, они уткнулись в сплошной туман и низкую облачность. Пришлось искать площадку для вынужденной. И Колдунов нашел такое место, район которого контролировали югославские партизаны. Они раздобыли бензин нашим летчикам, выставили у самолетов патруль, а на рассвете попрощались с краснозвездными машинами.

Мы были несказанно рады: комэск Колдунов жив-здоров, вернулся! Ну, а то, что он проявил присущую ему рассудительность, спокойствие, правильно оценил сложившиеся обстоятельства, это, как говорится, в назидание потомству. Колдунов как летчик отлично внал Балканский театр военных действий, знал, что в ряде районов немцев уже нет, и принял единственно правильное решение.

20 октября вместе с югославской Народно-освободительной армией войска 3-го Украинского фронта освободили Белград, но бои в некоторых районах Югославии еще продолжались. Авиация по-прежнему действовала по наземным целям. В те дни чуть не поплатились жизнью два экипажа штурмовиков из 707-го штурмового авиаполка. Самолет командира звена лейтенанта М. Н. Антипова оказался поврежденным над полем боя огнем вражеской зенитки. Летчик приземлил машину "на живот" у железнодорожного полустанка в районе города Скопля. Ведомый лейтенанта Антипова летчик Дорохов удачно приземлился рядом, намереваясь забрать товарищей на борт своего самолета. Но и

фашистские автоматчики были близко. Положение оказалось безвыходным: либо смерть, либо плен. Антипов дал команду "К бою!". И вдруг над ними пронеслись два истребителя. Это были Колдунов и его ведомый лейтенант Степанов.

Оказавшись в том районе, Колдунов заметил все, что произошло на земле. Подбитый самолет Антипова горел, у другой машины лежали четыре человека, отстреливаясь из пистолетов от фашистских автоматчиков. Колдунов и Степанов, чередуя атаки, пулеметным огнем отсекли гитлеровцев от уцелевшего самолета. Часть автоматчиков бросилась в бегство. А дальше события развивались, как в каком-нибудь приключенческом фильме. Штурмовики выкатили уцелевший самолет на подходящее место для взлета. Летчик Дорохов и два стрелка втиснулись в заднюю кабину, командир звена Антипов пошел на взлет. Когда машина приземлилась на своем аэродроме, сколько радости было у однополчан!

А Колдунов спустя две недели после того случая снова отличился, выполняя особо важное задание.

Тогда полк истребителей под командованием подполковника Смешкова перебазировался в район венгерского города Капошвар, на шестьдесят километров в глубину фронта, где находились войска 57-й армии генерала М. Н. Шарохина. Связь с этой армией штаб фронта осуществлял по радио и с помощью самолетов По-2. Но однажды, когда потребовалось передать особо важный пакет, для большей гарантии решили послать не самолет связи, а истребитель. И не зря. Подойдя к месту посадки, Колдунов заметил над ним пару Ме-109. Об этом предупредили и с земли. Обстановка сложилась трудная. Садиться нельзя, вступать в бой - тоже. Что делать? "Мессеры", заметив наш одиночный самолет, сами пошли в атаку.

Бой грянул. Но был он коротким. Сбив оба "мессершмитта" прямо над аэродромом, Колдунов зашел на посадку.

Трудно перечислить все боевые задания, которые приходилось выполнять Саше Колдунову. Не было в перечне их для истребительной авиации таких, которые обошли бы этого замечательного летчика. Не раз доводилось наблюдать, как он создавал в воздухе такие ловушки, из которых противник уже не выбирался. Ведомых своих Саша учил просто и мудро. Подведет, бывало, к вражескому самолету и говорит ведомому: "Прикрываю, сбивай!" Попробуй не сбить - стыдно в глаза будет смотреть.

К концу 1944 года не только в нашей дивизии, но и во всей 17-й воздушной армии командир эскадрильи Колдунов считался одним из сильнейших летчиков-истребителей. Когда воздушные бои шли с непрерывным наращиванием сил с обеих сторон, он

проявлял себя умелым тактиком, зрелым организатором тех боев. К началу боевых действий в Венгрии Александр Колдунов лично сбил уже 46 самолетов противника.

К тому времени, когда 3-й Украинский фронт перешел венгерскую границу, Гитлер сконцентрировал на территории Венгрии более шестидесяти дивизий всех родов войск. Одних только самолетов у противника насчитывалось более 850. Об этом мы знали, и все же никто из авиационных командиров нашей воздушной армии не мог даже и предполагать, какие ожесточенные бои ожидают нас над венгерской землей.

Венгрия являлась мощным прикрытием южной части Германии. Не менее важным было и то, что она оставалась крупным поставщиком для гитлеровских войск продуктов питания, промышленной продукции. Потеря своего последнего сателлита вообще ставила бы гитлеровскую Германию в условия полной внешнеполитической изоляции в Европе. Что касается правительства Хорти, то оно опиралось на буржуазно-помещичьи круги, которые видели в приходе Красной Армии неминуемый конец своей власти, а следовательно, были накрепко пристегнуты н политике фашистской Германии.

Так что особая ожесточенность боев над венгерской вемлей была объяснима. В местах форсирования Дуная наши наземные войска продвигались вперед, они не могли остаться без прикрытия с воздуха. А мы буквально страдали от распутицы. Наши полевые площадки, за исключением одной бетонной полосы на окраине Кишкунлацхазе, представляли собой сплошные грязевые поля. На них летчики ежедневно ломали по нескольку самолетов. Технический состав, выбиваясь из сил, ночами ремонтировал воздушные винты, радиаторы, консоли крыльев, а на следующий день - снова поломки. Ночной отдых механиков и техников самолетов сократился до минимума. Все чаще и чаще стали прилетать боевые машины, поврежденные в воздушных боях и от огня зенитной артиллерии. Укрываясь от воздушных разведчиков чехлами, чтобы не нарушать светомаскировку, при свете небольшой керосиновой лампочки устраняли дефекты и повреждения наши надежные помощники - технари. Хорошими мастерами своего дела были механики А. Киселев, П. Никифоров, И. Соболев, инженер И. Бабков. Я не помню случая, чтобы по вине технического состава какая-то машина к утру не была подготовлена для боевой работы.

Все удобные стационарные аэродромы в Венгрии находились западнее Дуная и были заняты противником. Выгнать с них гитлеровские люфтваффе могли только наземные войска. И вот во второй половине декабря генерал Судец нацелил нашу

дивизию на прикрытие 18-го танкового и 5-го гвардейского кавалерийского корпусов. Танкам вместе с другими частями ставилась задача овладеть городом Секешфехервар, а кавалеристам надлежало действовать в направлении города Бергенд. Нас это очень устраивало. В этих районах было два аэродрома, вполне пригодных к полетам, и мы не только старались надежно прикрыть танкистов и кавалеристов, но и штурмовали аэродромы противника. С нашей помощью 22 декабря танкисты ворвались в Секешфехервар. С аэродрома поднялись последние фашистские самолеты, которым, в случае промедления, грозило быть раздавленными танками. Опустел и аэродром Бергенд. Там действовали гвардейцы кавалерийского корпуса. Немцы так спешно бежали отсюда, что оба аэродрома не успели даже заминировать. Их можно было занять и использовать для боевой работы.

Так что в тот же день я с летчиком Гурой решил осмотреть те аэродромы. Вылетели на связном самолете По-2, произвели рекогносцировку. Грунт оказался твердым: по всей вероятности, земля здесь никогда не вспахивалась. Вернувшись в штаб, я связался с генералом Судцом и доложил свое мнение о возможности работы о аэродромов. Я давно заметил, что наш командующий не очень-то благожелательно относился к проявлению инициативы подчиненных, тем более если она опережала решение командования. Так было в ночь нашего воздушного боя с бомбардировщиками противника в районе совхjза "20 лет Октября", в ряде других случаев. Так получилось и на этот раз. На проводе наступила пауза, та самая пауза, которой Судец выражал свое недовольство или что-то обдумывал. Наш командарм никогда не был многословен, и в тот раз разговор закончился его короткой фразой:

- Готовьтесь к перебазированию...

Вновь нашей дивизии предстояло быть ближней к линии фронта. Это обстоятельство заставило тщательно обдумать все детали перелета полков на новые места. Мы понимали, противник, безусловно, примет меры, чтобы помешать перелету, вероятно, будет блокировать оба аэродрома, пользуясь своими локаторными установками на аэродроме Веспрем, который находился в тридцати пяти километрах западнее Секешфехервара.

Во второй половине дня 23 декабря передовые части нашего фронта стремительно и неожиданно для противника вышли в тыл будапештской группировки в районе Бичке. Противник спешно начал перебрасывать часть своих сил с линии обороны к месту прорыва. Сложилась обстановка, выгодная и для нас, авиаторов.

Дивизия получила приказ начать перебазирование.

Как предполагали, так и случилось. Не успели первые самолеты приземлиться, как в воздухе появились истребители противника. "Мессеры" и "фоккеры" шли с аэродрома Веспрем, самой крупной авиабазы гитлеровцев на венгерской территории. Там базировалось более 150 самолетов различных типов. У немцев был разработан план атаки аэродромов Секешфехервар и Бергенд во время посадки на них частей нашей авиации, но немецкое командование, по-видимому, не предполагало возможности нашего мощного прикрытия с воздуха этих аэродромов. И противник ошибся. Прикрытие перебазирования дивизии нам удалось осуществить своими силами. На подходах к аэродромам на "мессеров" и "фоккеров" обрушился шквал атак. Летчики Н. Исаенко, А. Колдунов и П. Каравай в течение первых минут боя сбили несколько фашистских самолетов, ни одному из них не удалось прорваться к аэродромам. Пришлось гитлеровцам самим выпутываться из неприятного положения.

Во время перебазирования дивизии беспокойная обстановка сложилась не только в воздухе. В трех километрах от Секешфехервара и Бергенда шли ожесточенные наземные бои, оба аэродрома подвергались артиллерийскому обстрелу. Немцы вели орудийный огонь неприцельный и немассированный, а наугад - по всей площади летного поля. Снаряды рвались где попало, но все же один наш самолет на пробеге после посадки попал в воронку, скопотировал, и летчик получил тяжелую травму.

К вечеру того дня перелетели последние самолеты, а в сумерках прибыли передовые технические команды и батальон обеспечения. Все шло точно по расписанному плану. Утром можно было начать боевую работу в полную силу. Однако полковник Колошин к утру еще не прибыл со старого аэродрома базирования, а для размещения штаба дивизии надо было подыскать место. Словом, я поехал с капитаном Орловым посмотреть подходящее помещение. Город Секешфехервар произвел на меня неизгладимое впечатление своей старинной архитектурой. Небольшие площади, центр которых был украшен скульптурами в сочетании с фонтанами или памятниками, аккуратно вымощенные улицы, короткие, узкие переулки со стенами, покрытыми мхом, добротные двухэтажные особняки, замысловатые изгороди ручной поковки отгораживали палисадники. Но город подвергся большим разрушениям. На улицах стояла гробовая тишина, вокруг - ни души. Многие жители города ушли с немцами, остальные попрятались, где только было возможно.

На пути нам встретилась небольшая кузница. У станка, где

обычно меняют подковы, стояли на привязи две неоседланные лошади. Одна из них, видимо заметив нас, громко заржала, затопала копытами. Так умные лошади поступают, когда их что-то беспокоит. "А может быть, они пить хотят?" - подумал я и остановил "виллис". Вошли в кузницу, чтобы найти ведро и воду, и вдруг видим на полу двух красноармейцев со связанными руками и разможженными на наковальне головами. Отступавшие фашисты применили такую страшную расправу над пленными, которую вряд ли видел Секешфехервар во все века своего существования, даже во времена римского владычества, когда этот город еще носил название Альба Регия.

Лошадей мы все-таки напоили, а об убитых сообщили встретившемуся патрулю. На одной из улиц зашли в двухэтажный добротный особняк. Во дворе два флигеля, пустая конюшня с множеством сбруи для различной упряжки. Осматриваем комнаты особняка. Кругом порядок. Такое впечатление, будто хозяева вышли ненадолго. Но вот в одной из комнат, к нашему удивлению, увидели гроб, крышка которого стояла рядом. В гробу лежала старушка, накрытая теплым одеялом, а сверху белым тюлем. Присмотрелись, и вдруг капитан Орлов удивленно воскликнул:

- Товарищ командир, да ведь она живая!

Старушка открыла глаза и тихо начала произносить одни и те же какие-то слова. Это не было молитвой. Слова относились к нам, но мы не понимали их. Так продолжалось несколько минут. Когда же лежащая во гробе сообразила, что мы красные, она закрыла лицо руками и затряслась в страхе.

Потом все обошлось по-хорошему. Старушку ту мы вынули из гроба, напоили чаем, накормили. Узнали, что гроб она приобрела уже давно, а улеглась в него, желая остаться в родном городе и умереть дома. Молодые же наследники запрягли лошадей и уехали в Будапешт перед бегством фашистов из Секешфехервара.

К началу наших боевых действий с новых аэродромов прибыл начальник штаба со всеми своими службами и батальоном обеспечения. Работа пошла по-прежнему, с той лишь разницей, что, куда бы нам теперь не приходилось вылетать, фронт всюду был рядом. Самолетам уже не требовалось преодолевать больших расстояний: через несколько минут после взлета летчики приступали к выполнению боевых заданий. Казалось, лучших условий нельзя и ожидать, однако к концу декабря погода настолько ухудшилась, что стала серьезным препятствием для вылетов группами. Снижалась эффективность помощи наземным частям.

И вот 27 декабря генерал Судец вызвал на свой командный

пункт всех командиров дивизий для ознакомления с обстановкой на фронте. К исходу 26 декабря 1944 года силами 2-го и 3-го Украинских фронтов было завершено окружение будапештской группировки войск противника с запада. Только потом мы узнали: в кольце окружения оказалось более 180 тысяч гитлеровцев. Летчики 17-й воздушной армии провели около 130 воздушных боев, сбили 110 самолетов противника.

Далее генерал Судец высказал мысль, что вот-вот начнутся жестокие бои, целью которых со стороны противника будет попытка деблокировать свою окруженную группировку. Эта мысль командующего, разумеется, выражала наиболее правильное предположение, но когда, где, какие силы и средства будут применены противником, никто не знал.

А часы отсчитывали наступление нового, 1945 года. Город Секешфехервар продолжал оставаться в зоне ожесточенных боев. Но, как и подобает, Новый год желанный праздник в любых условиях, и всем коллективом штаба дивизии мы решили встретить его. В большой столовой особняка накрыли стол белыми скатертями. Для сервировки было достаточно любой посуды, ну а закуска - фронтовая, скромная. К столу позвали хозяйку дома, ту самую старушку, которую вызволили из гроба. Старушка сидела за столом и напряженно наблюдала за всем, что происходило. Когда ее угощали - не отказывалась. Однако долго засиживаться мы не могли. Девушки-связистки вымыли посуду, убрали все на место. И тут старушка начала что-то лопотать. Мы, конечно, не понимали ее, но вдруг полковник Колошин заговорил с ней по-французски. Хозяйка дома была чрезвычайно рада, сразу преобразилась и начала объяснять начальнику штаба дивизии, что жившие у нее ранее немцы, она называла их "фиц фюреры", веселились по-другому, не так, как мы:

- Они сидели вот у этого камина, пили шнапс только из хрусталя и пустые рюмки бросали через плечо, стараясь попасть вот в то зеркальное трюмо...

Что мы могли сказать старой женщине - каждый развлекается по-своему.

Предположение генерала Судца о том, что вскоре могут возникнуть жестокие бои, оправдалось. Вылеты разведчиков нашей дивизии 1 января 1945 года дали сведения о сосредоточении в районе Комарно танков противника. 6 января немецкие танки были обнаружены в районе Мор. А на следующий день противник предпринял наступление севернее Секешфехервара в направлении на Замоль, пытаясь деблокировать свои окруженные войска. Этот удар был отбит нашими войсками, но противник, наращивая силы, готовил

очередное наступление.

В те дни командный пункт 17-й воздушной армии находился в непосредственной близости от линии фронта. Несколько дней мне пришлось работать с этого КП, не выезжая в штаб дивизии. В мои обязанности, в отсутствие генерала Судца, входило руководство не только своими истребителями, но и всеми самолетами других авиационных соединений, появлявшимися над полем боя.

Размещение КП оказалось очень удобным. Оттуда отлично просматривалась обширная территория противника. Фашистские танки хорошо были видны, даже когда они сосредоточивались в исходное положение перед началом атаки. Наведение самолетов на цель осуществлялось без особого труда. Обстановка же как на земле, так и в воздухе менялась не только ежедневно - ежечасно.

Помню, как в районе Замоль тридцать четыре танка из дивизии "Мертвая голова", которую фашисты считали непобедимой, развернулись в боевой порядок и широким фронтом двинулись против бойцов 4-й гвардейской армии. Ситуация складывалась весьма опасной, но в это время над полем боя появилась группа штурмовиков - двадцать самолетов, ведомых большим мастером штурмовых ударов майором Петровцем. Штурмовиков прикрывали три группы истребителей нашей дивизии. Майору Петровцу я дал необходимые координаты. Он ответил кратко:

- Вас понял. Цель вижу, спасибо. Начинаю работу!

Круг за кругом, атака за атакой - и через несколько минут от горящих танков поднялись к небу семь столбов черного дыма. Атака фашистов захлебнулась. Майор Петровец, закончив работу, уступил место нашим истребителям. Меренков и Павловский со своими летчиками продолжили атаку, а капитан Батаров надежно прикрыл отход штурмовиков. Надо заметить, 37-миллиметровые пушки наших "яков" были не менее грозным и точным оружием, чем у штурмовиков. Фашистские танки не выдержали тогда и повернули назад, оставив на поле боя еще несколько подбитых машин.

Подобных поединков самолетов с танками в те дни было много, и благодарность летчикам от наземных войск выражалась часто. Военный совет 4-й гвардейской армии доносил командованию фронта:

"...11 января 1945 года в тяжелых боях в районе Замоль (Замой) с сильной танковой группировкой противника исключительную доблесть и мастерство проявили летчики генерал-майора Белицкого, генерал-лейтенанта Толстикова и Героя Советского Союза полковника Смирнова, которые, обрушив

на, мотомеханизированные части врага смертельный огонь своих самолетов, оказали крупнейшее влияние на весь ход боя, вместе со славными артиллеристами и пехотой сорвав замысел врага молниеносным ударом прорваться на восток".

И командующий войсками 3-го Украинского фронта Маршал Советского Союза Толбухин благодарил нас:

"Наземные части выразили свое восхищение вашей работой. Поздравляю вас с этой высокой оценкой. Всему личному составу объявляю благодарность".

Несколько дней в ту пору командный пункт нашей 288-й истребительной размещался на территории КП 4-й гвардейской армии. Однажды, когда артиллерия противника не только вела огонь по переднему краю войск, но и достала командный пункт, командарм Г. Ф. Захаров задал вопрос, который за войну приходилось слышать не раз от представителей высокого командования в минуты трудных ситуаций:

- Товарищ Смирнов! Где же ваши самолеты?

Мне очень не хотелось отвечать пространно, тем более придумывать оправдание - ведь все равно ничего не докажешь человеку, который чем-то недоволен, и я ответил односложно:

- В воздухе, товарищ командующий!

- А чем они там занимаются?

- Воюют, товарищ командующий!

Командарм испытующе посмотрел на меня, возможно, хотел еще что-то спросить, но отвернулся. А через несколько минут после этого короткого разговора почти над самым КП возник сильный воздушный бой. Фашистские бомбардировщики под прикрытием своих истребителей пытались ударить по нашим войскам, но это им не удалось. Три группы, ведомые капитанами А. Чурилиным, П. Мошиным и В. Серединым, стремительно атаковали противника. Схватка в воздухе продолжалась не менее двадцати минут. В тот раз было сбито восемь вражеских самолетов и подбиты два наших. К счастью, молодые летчики Куценко и Олешкин оказались на своей территории и вернулись в расположение дивизии.

Вечером того же дня, когда моя оперативная группа вернулась с КП к месту ночлега, позвонил командарм Г. Ф. Захаров:

- Товарищ Смирнов! Три немецких летчика спустились на парашютах. Сейчас они будут доставлены к вам. Допросите их.

Это приказание оказалось совершенно неожиданным. Такими делами мне никогда не приходилось заниматься. Пришлось пояснить:

- Товарищ командующий! Я не умею допрашивать, разве

только побеседовать...

Короткое молчание, затем ответ:

- Что значит - побеседовать? Может быть, еще и за чашкой чая? Какой же вы командир?.. Ну хорошо. Беседуйте. В конце концов, это в ваших интересах.

Конвой привел пленных. Армейский переводчик предъявил фамилии и звания немцев. Двое из них выглядели только что оперившимися юнцами. Оно так и оказалось. На вопрос - давно ли воюют, один из них ответил, что на фронте находятся пятый день, что прибыли из Мюнхена, где до этого заканчивали учебные полеты. Третий немец, на вид лет тридцати пяти, капитан, старался держаться непринужденно, на вопросы отвечал уклончиво.

- За что и где получили Железный крест? - спросил я.

- Не на вашем фронте, - ответил немец.

- А точнее?

- На Пиренейском полуострове.

- Значит, встречаемся второй раз.

Немец удивленно посмотрел на меня.

- Первый раз вижу.

- На земле. А в небе Испании, надо полагать, встречались. В воздушных боях... - заметил я.

Пленный понял. Возражать не было смысла, да и какое это имело для него значение. Правда, к концу разговора гитлеровец самоуверенно заявил:

- Вы вскоре будете нести огромные потери!..

О том, что он имел в виду, мы знали: немцы надеялись ввести в бой новые истребители с реактивными двигателями.

А вокруг Будапешта обстановка накалялась с каждым днем.

Во избежание разрушения венгерской столицы и предотвращения жертв среди гражданского населения наше командование еще 29 декабря 1944 года направило окруженным немецко-фашистским войскам предложение о немедленной капитуляции. Для вручения ультиматума к противнику были посланы парламентеры обоих фронтов. Но они, как известно, были предательски убиты.

Одновременно с парламентерами два наших летчика-штурмовика из 189-й авиадивизии старший лейтенант Шмелев и лейтенант Орлов сбросили на Будапешт свой мирный груз - листовки. В листовках всему населению, солдатам и офицерам окруженного гарнизона сообщалось о гуманном шаге советского командования. Однако фашисты отвергли капитуляцию и намеревались продолжать борьбу. Таким образом, бои за Будапешт возобновились с новой силой: гитлеровцы принимали

все меры по спасению окруженной группировки своих войск.

По приказу Гитлера из Польши в район юго-восточнее Комарома скрытно был переброшен 4-й танковый корпус СС. В ночь на 2 января 1945 года немцы нанесли удар по войскам 3-го Украинского фронта в общем направлении вдоль Дуная на Эстергом, Бичке, Будапешт. Группировка противника насчитывала до 450 танков и штурмовых орудий, более 200 орудий крупных калибров, множество бронетранспортеров. В это же время вражеская пехотная дивизия форсировала Дунай в районе Шютте и продвигалась по берегу в направлении на Эстергом. Одновременно окруженные в Будапеште войска противника силами до трех дивизий предприняли отчаянную попытку прорыва навстречу ударной деблокирующей группировке.

В течение пяти дней шли ожесточенные бои на земле и в воздухе на этом направлении. Авиационные представители в соединениях 4-й гвардейской армии вызывали наши экипажи и по указанию наземного командования наводили их на цели.

Ценой огромных потерь к 6 января 1945 года противнику удалось продвинуться на 25 - 30 километров. На этом рубеже он был остановлен нашими войсками при поддержке авиации и не допущен к Будапешту. Поле боя на участке прорыва было усеяно сожженными и разбитыми танками, орудиями, трупами гитлеровских солдат и офицеров...

После неудачной попытки прорыва к Будапешту в одном месте немцы попытались добиться его в районе Замоль, что северо-западнее Секешфехервара. Сосредоточив новую ударную группировку в составе трех танковых, одной пехотной дивизии и одной кавалерийской бригады, 7 января они нанесли второй удар по войскам 3-го Украинского фронта. Все с той же целью - деблокировать будапештскую группировку.

Но этот удар для наших войск не был неожиданным. 14 января немцы, потерпев поражение, остановились.

Шли последние дни боев за Будапешт. Они оказались самыми трудными. Гитлер поставил на карту все, что мог. А нашим войскам надо было во что бы то ни стало удержать достигнутые позиции, с тем чтобы нанести сокрушающий удар. Воздушные разведчики дивизии прилетали с тревожными донесениями. Особенно точно засекал врага капитан Батаров. Его разведданные заставляли думать о том, что противник предпринимает действия к расчленению 3-го Украинского фронта, намереваясь столкнуть наши войска на левый берег Дуная. "Ну а что будет с нами на аэродромах, если немцам удастся осуществить свой план?.." - невольно напрашивалась тревожная мысль.

День за днем Батаров вел наблюдения с воздуха за землей. 14

января вместе с ведомым Шуваловым он обнаружил более ста танков и бронетранспортеров юго-западнее Секешфехервара. Это было что-то новое! Таких разведданных никогда не поступало. Начштаба дивизии Колошин не успевал отвечать на вопросы вышестоящего командования. Требовали все уточнить, подтвердить. В результате к месту обнаружения противника пришлось лететь вместе с Батаровым самому командиру 611-го истребительного авиаполка подполковнику Исаенко. Разведданные подтвердились.

И вот утром 18 января, сосредоточив все возможные силы, имея превосходство в танках, противник предпринял контрудар и вышел к Дунаю. Это означало, что наша дивизия могла стать в положение самообороны. Тем временем штаб 17-й воздушной армии оказался в зоне наземных боев. Весь ее личный состав был вынужден вести оборону.

В этот день мне практически невозможно было отлучиться с передового КП и побывать хотя бы несколько часов в полках дивизии. Днем, с рассвета до наступления сумерек, приходилось находиться на радиостанции наведения, а ехать на машине ночью - слишком опасно. Выручала отлично организованная связь, о чем позаботился начальник связи дивизии капитан Масленников.

Спустя годы думаю, что таких тревожных дней у меня в жизни, пожалуй, вообще не было. Вот что писал в своих воспоминаниях о тех событиях маршал авиации В. А. Судец: "Беспримерную стойкость в эту ночь проявили летчики 288-й истребительной дивизии. Ее полки базировались на аэродромах в Секешфехерваре, Бергенде и Шерегейше, как раз на одном из главных направлений третьего удара вражеских войск. В сложных метеорологических условиях, когда высота облаков не превышала 200 - 300 метров, истребители вместе с частями штурмовой авиации громили наступающую группировку противника. Командующий фронтом приказал не оставлять эти аэродромы. 18 января во второй половине дня фашистские танки прорвались по шоссе с запада к Секешфехервару. Одновременно маршал Толбухин направил из своего резерва стрелковую дивизию для занятия обороны к юго-западу от этого города. Полковнику Смирнову была поставлена задача удерживать аэродромы до утра и наносить удары с воздуха по танковым колоннам врага, не пропустить их к Будапешту..."

Весь день 18 января летчики дивизии штурмовали танки. Инженер дивизии Н. И. Алимов выделил часть технического состава на подготовку к обороне. Они совместно с аэродромной командой минировали границы аэродромов, рыли окопы, укладывали на брустверы ручные гранаты, устанавливали

пулеметные точки. Зенитные аэродромные батареи готовились к действию как истребительно-танковые. Когда закончились полеты, все самолеты, вооруженные 37-миллиметровыми пушками, были подняты на хвостовые подъемники с расчетом ведения огня в вероятном направлении появления противника. Весь личный состав был готов к наземному бою.

С благодарностью вспоминаю беспокойство летчиков за мое положение. Они знали, что КП дивизии находился в опасной зоне. Командир полка Смешков, выполняя очередное задание в воздухе, передал мне по радио:

- В случае чего - прилечу за вами сам на По-2 в любое время суток!..

И он прилетел. Я запомнил то время. Было 23 часа 18 января. На месте расположения КП беспрерывно рвались артиллерийские снаряды. Смешков посадил самолет при свете ракеты на минимальную по размерам площадку. Взлететь было легче...

Наступила ночь. Одной из танковых групп противника удалось форсировать канал Шарвиз. К этому времени подоспела резервная стрелковая дивизия фронта. Один из очагов боя завязался между каналом и западной границей аэродрома Секешфехервар. Не в лучшем положении оказались полки дивизии, находившиеся на других аэродромах. Если бы немного промедлить, то 611-й полк мог оказаться в полном окружении. Его пришлось срочно перебазировать с аэродрома Секешфехервар в Бергенд. Оттуда в ночь на 19 января поступило донесение: "Весь личный состав полков по границе аэродрома занял наземную оборону в две линии".

Всюду на самых ответственных участках находились коммунисты и комсомольцы. Мой заместитель по политчасти полковник С. А. Вьюгин в те тревожные часы на оборонительных участках проводил с партактивом вдохновенные беседы.

Но вот к исходу ночи на землю опустился густой туман. Он в какой-то мере облегчил положение: фашистские танки могли нарваться на орудийные стволы или на гранатометчиков. Время было выиграно. 19 января, как только появилась возможность для взлета, полки дивизии поднялись в воздух и перелетели на восточный берег Дуная, где находились запасные аэродромы.

Только потом, после разгрома окруженной группировки, когда в числе пленных оказались и высшие чины танковых войск, мы узнали замысел Гитлера. Веря в то, что его танковым дивизиям удастся опрокинуть 3-й Украинский фронт в Дунай, он приказал захватить наши самолеты на аэродромах в исправном состоянии. Откуда было знать фюреру, что наши пилоты могли бить не только его асов в воздушных боях.

Из тех напряженных дней боевой работы мне запомнился один эпизод, о котором я не могу не рассказать более подробно.

Итак, однажды в район озера Балатон-Шерегейше вылетел на разведку парой командир эскадрильи 659-го полка Александр Фролов. Один из лучших воздушных бойцов дивизии, удивительно зоркий разведчик, именно он, а никто другой должен был лететь тогда на боевое задание в чрезвычайно сложных условиях. Сплошная облачность на высоте 200 метров с видимостью по горизонту не более двух километров заставляла в некоторых местах переходить на бреющий полет. Кто тогда знал, что этот полет будет последним полетом комэска Фролова...

С задания вернулся только его ведомый и доложил, что они наткнулись на большое скопление танков.

- Командир решил, наверное, выяснить, чьи это танки, и развернулся к тому месту. На нас обрушился шквал зенитного огня. Капитан Фролов пошел на снижение, и тут я потерял его...

Вот и все, что мог доложить ведомый комэска Фролова.

Прошел день, второй - нам ничего не было известно об Александре. На третий он вернулся в свой полк. Вернулся в таком виде, который без слов говорил о том, как трудно было ему добраться до своих. Вся дивизия была рада его возвращению. Но впереди оказались горести и такие тяжкие испытания, о которых комэск Фролов не мог и подумать!

Во время войны существовало железное правило: те советские люди, которые хотя бы день оказались на занятой фашистами территории, подвергались проверке. Я полагаю, в некоторых случаях надо было подходить более внимательно к таким мероприятиям, коль уже они считались необходимыми. Ведь проверка, применяемая формально, привела многих честных людей к трагическим последствиям...

Я был уверен, что Фролов, отдохнув несколько дней, вновь войдет в строй, и вдруг начальник особого отдела дивизии майор Понякин заявляет:

- Фролов будет отправлен на проверку!..

Здесь мне придется отступить от хронологических событий Будапештской операции и перейти к более поздним годам.

Закончится война. Время сотрет в памяти многое, но вот судьба Александра Фролова будет меня волновать многие годы. Я обращался по разным адресам, чтобы узнать, где он, что с ним, но узнать так ничего и не удавалось.

И вот однажды, в 1965 году, ко мне обратился полковник из Управления кадров Министерства обороны СССР. Он попросил прочитать один документ. Передо мной лежал наградной лист на А. П. Фролова, в котором он представлялся к званию Героя

Советского Союза. Этот лист был подписан за два дня до того, как Фролов не вернулся с боевого задания. Первый мой вопрос:

- Жив ли он?..

- Жив, здоров. И если вы не возражаете, перепишите наградной лист сегодняшним числом - как командир дивизии.

Выполнив просьбу полковника, я добавил в конце наградного листа: "Уверен в преданности А. П. Фролова Советскому Союзу".

6 мая 1965 года Указом Президиума Верховного Совета СССР бывшему заместителю командира эскадрильи 659-го истребительного авиаполка капитану запаса Александру Павловичу Фролову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наступили дни освобождения столицы Венгрии. Труднейшая задача стояла перед нашими войсками. Казалось бы, много городов приходилось брать Красной Армии на своем освободительном пути, опыта и в уличных боях хватало, но Будапешт оказался в особых условиях. Еще задолго до нашего наступления город был сильно укреплен. С востока - несколькими полукольцевыми оборонительными обводами! И вот на окраинах восточной части города Пешт начались бои. Обычной артиллерийской подготовки, которая, как правило, заканчивалась мощным бомбардировочным ударом с воздуха, почему-то не провели. В чем дело? Нам разъяснили, что Будапешт необходимо сберечь от разрушений. Но щадить город от разрушений, - значит, брать его с большими потерями! Мы, небольшая боевая единица фронта, конечно, не могли знать деталей предстоящей операции. Нашей главной задачей оставалось - прикрывать наступление войск с воздуха. И еще одну задачу поставил нам генерал Судец - блокировать будапештский ипподром, который фашисты приспособили как посадочную и взлетную площадку для транспортной авиации.

С последней-то задачей мы справились довольно легко. Достаточно было висеть над аэродромом звену истребителей, чтобы не дать возможности ни одному транспортному самолету произвести посадку. Противнику оставалось только сбрасывать свои грузы на парашютах ночью. Тогда один наш смышленый командир проявил инициативу - предложил ночью, во время прилета транспортных самолетов противника, зажигать костры в четырех километрах от будапештского ипподрома. Долго немцы бросали с воздуха все, что предназначали своим.

Ну а днем не прекращались воздушные бои. Беспрерывно работала моя радиостанция. В эфир летели позывные прославленных на весь фронт наших летчиков. А зачастую можно было слышать и разговор открытым текстом. Помню, так.

- Саша! Выше нас восемь "мессеров"! - Это голос старшего лейтенанта Николая Сурнева.

- Бери их на себя, атакую нижних!.. - Это Колдунов.

Тогда группа Сурнева сбила два "мессера", а летчики Колдунова - четыре. В тот же день командир полка Марков, летчики Каравай, Лукашевич, Дворников, Мошин, Михайлов, Кондратьев штурмовали вражеский аэродром Веспрем, тот самый, который был большой занозой в нашей работе.

19 января мы узнали, что Пешт освобожден. А дня через два мне позвонил командир бомбардировочной дивизии полковник П. В. Недосекин и сообщил, что поведет два полка на задание в район междуозерья Балатона - Веленец. Комдив просил надежное прикрытие, и мы выделили двадцать четыре истребителя. Одну группу возглавил командир полка Смешков, вторую командир эскадрильи капитан Мошин, третью Середин. Я тоже пошел на задание и пристроился в воздухе к Недосекину.

На подходе к цели появились истребители противника. Их было немало, но они не могли подойти к нашим бомбардировщикам - мы защищали основательно. Я успел заметить, как падают два горящих "мессера". И вдруг у меня перехватило дыхание. Стараюсь дышать, глотаю воздух, но что-то не пускает. В глазах потемнело. С усилием я отодвинул защитный колпак кабины, стало чуть легче. Это был мой последний боевой вылет в последней войне...

А бомбардировщики тогда отбомбили точно. В бою с истребителями противника мы сбили шесть самолетов, и все вернулись на свои базы. Полковник Недосекин прислал в дивизию благодарность нашим истребителям за их работу.

На другой день наш дивизионный доктор майор медицинской службы Полянин повез меня в Пешт. Где-то совсем рядом с набережной Дуная находилось здание тубдиспансера. Оно было основательно повреждено артиллерийскими снарядами, и только в подвальном помещении происходил врачебный осмотр больных.

Мы поднялись на четвертый этаж. Просторная комната напоминала операционную. Куполообразный застекленный потолок был местами разбит, и через отверстия сыпалась снеговая пороша. Я разделся до пояса. Врач уложил меня на операционный стол и подкатил к нему аппарат, который был мне уже хорошо знаком...

Когда процедура закончилась, мы снова спустились вниз, где приема у врача диспансера ждали не менее двадцати венгров.

- Вот видите, - сказал врач, - полковник Красной Армии обратился к нам за помощью. Ни он, ни его товарищи не собираются нас уничтожать.

А меня, признаться, беспокоило другое, о чем по возвращении в дивизию я и просил Полянина. Просил его не докладывать в штаб армии о состоянии моего здоровья. Наш доктор укоризненно посмотрел на меня и сказал:

- Хорошо, Борис Александрович, обещаю, но как врач считаю, что этот боевой вылет должен быть для вас последним.

Почти целый месяц после взятия Пешта нам пришлось воевать за освобождение Буды. И только 13 февраля столица Венгрии была полностью освобождена. Казалось бы, сражение в Венгрии подошло к концу, однако воздушная разведка дала неожиданные данные. Помню, лейтенант Посуйко прилетел и доложил мне:

- Там танков видимо-невидимо!

Что значит "видимо-невидимо", мы скоро узнали.

Немецко-фашистское командование любой ценой хотело удержаться в Венгрии и готовилось нанести мощный удар по советским войскам. По свидетельству генерала Гудериана, цель нового наступления заключалась в том, чтобы овладеть правым берегом Дуная, укрепить южный фланг Восточного фронта и прикрыть нефтеносные районы Венгрии, которые наряду с нефтепромыслами Австрии были важным источником получения жидкого топлива для Германии.

Чтобы вновь добиться превосходства в силах, гитлеровское командование перебросило из Арден в Венгрию 6-ю танковую армию СС под командованием генерала Дитриха. Сконцентрировав таким образом только против войск 3-го Украинского фронта более тридцати дивизий, одиннадцать из них танковых, главный удар немцы намечали нанести между озерами Балатон и Веленце. По численности танков, орудий на этом направлении враг превосходил нас более чем в два раза. Это и определило характер вновь развернувшегося ожесточенного гигантского сражения.

Как я уже рассказывал, основным местом базирования врага был аэродром Веспрем. Он размещался почти в центре боевых действий. Генерал Судец очень часто посылал туда бомбардировщики в ночное время, а мы залетали и днем. И вот наконец этот аэродром стал нашим. Вплотную к летному полю здесь прилегал авиационный городок - трехэтажные дома, сложенные из красного кирпича, около них уютные газоны. Фашисты не успели взорвать авиационный гарнизон - бегство их было слишком поспешным. В одном из домов, помню, на стенах остались дорогие картины, гобелены. В спальне у кровати стоял торшер, на столике несколько книг, пепельница, сигареты и недопитая бутылка вина. Среди книг мое внимание невольно

привлекла одна, на обложке которой были изображены самолет и пирамидальный тополь. Перелистывая книгу, я обратил внимание на название испанских городов, часто упоминался Мадрид. На титульном листе книги была фотография автора. Вот и еще раз встретились, подумал я...

Не буду писать о всех остальных боях за освобождение Венгрии. Достаточно сказать, что 4-й воздушный флот гитлеровцев, имевший в своем составе более 850 боевых самолетов, под командованием генерал-майора Дайхмана был наголову разбит нами.

Не так это, конечно, все просто делалось, как сейчас пишется. Многие из наших боевых товарищей навсегда остались в земле освобожденной Венгрии...

4 апреля 1945 года она была полностью освобождена. Войска 3-го Украинского фронта стремительно преследовали отступающего противника уже на территории Австрии. Немцы пытались было организовать оборону на выгодных рубежах, но нас остановить уже ничто не могло.

Близился конец войны. О победном шествии весны сорок пятого года с пафосом писали все наши газеты, но слова их до сердца не всегда доходили. От войны устали нервы, и я постоянно ловил себя на том, что прислушиваюсь к тишине. По ночам пилоты еще взывали о помощи, приказывали кому-то атаковать, кого-то прикрыть - это останется навсегда, - но все чаще во сне являлись бескрайние русские равнины, наши родные поля и перелески. Люди ждали мира.